



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

# Comité permanent de l'environnement et du développement durable

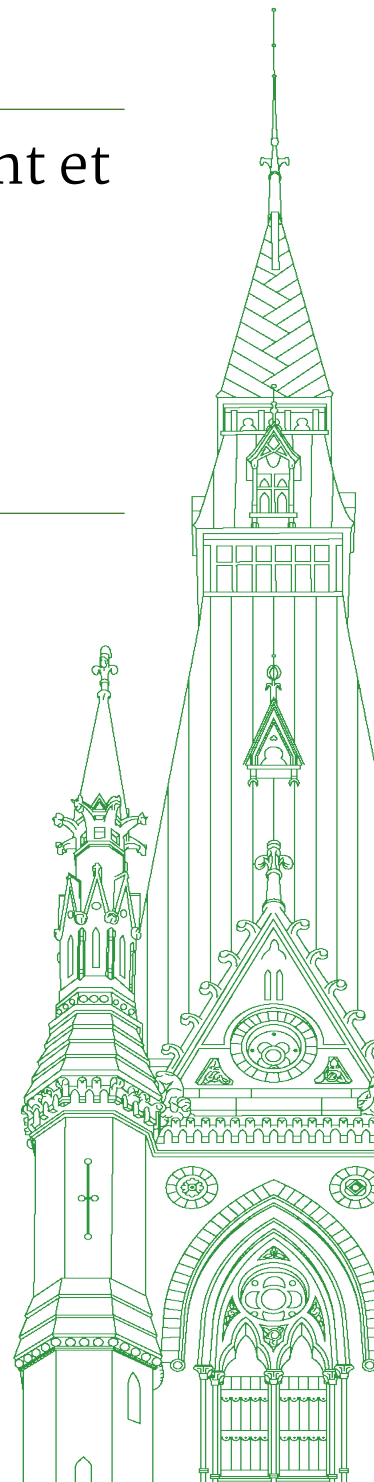
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 012

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le lundi 3 novembre 2025

Président : Angelo Iacono





# Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le lundi 3 novembre 2025

• (1105)

[Traduction]

**Le président (Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bonjour, chers collègues.

Bonjour aux témoins.

Bienvenue à la 12<sup>e</sup> réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Cette réunion se déroule en mode hybride et en public.

Nous entendrons des témoins pendant la première heure et nous discuterons des travaux du Comité, à huis clos, pendant la deuxième heure.

Je demanderais à ceux qui participent en personne de suivre les lignes directrices de santé et de sécurité pour l'utilisation des oreillettes. Vous trouverez ces lignes directrices sur les cartes qui sont sur la table.

[Français]

Le Comité permanent de l'environnement et du développement durable commence son étude de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

[Traduction]

Je vais maintenant présenter les témoins que nous accueillons ce matin.

[Français]

Nous accueillons des représentants du ministère de l'Environnement, soit Mme Megan Nichols, sous-ministre adjointe à la Direction générale de la protection de l'environnement, et M. Mark Cauchi, directeur général, Énergie et Transports.

[Traduction]

Je vois une troisième personne, M. Derek Hermanutz. Est-ce exact?

**Derek Hermanutz (directeur général, Direction de l'analyse économique, ministère de l'Environnement):** Oui, c'est bien cela.

**Le président:** Excellent.

[Français]

Le ministère de l'Environnement dispose de cinq minutes pour son allocution d'ouverture.

Je suis désolé, je dois rectifier cela. Le greffier me dit que le ministère de l'Environnement dispose de 15 minutes.

Monsieur Leslie, vous avez la parole.

[Traduction]

**Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC):** J'ai deux points à soulever.

Premièrement, est-il normal d'accorder 15 minutes pour une comparution d'une heure? Habituellement, un ministère dispose de cinq minutes.

Deuxièmement, étant donné le temps dont nous disposons, je me demande s'il serait possible de ne pas passer à huis clos. Je vais proposer que nous demeurions en séance publique pour la deuxième heure. Peut-on faire un tour de table pour savoir si nous pouvons éviter de passer à huis clos, vu les contraintes de temps et le fait que 15 minutes sont réservées à la déclaration des fonctionnaires?

**Le président:** Je l'ai déjà dit la semaine dernière.

Voici comment cela va fonctionner: les 10 minutes supplémentaires seront retranchées de la deuxième heure. Nous allons prolonger cette partie. C'est ce que j'avais l'intention de faire, afin de ne pas réduire le temps dont chacun dispose pour poser des questions.

**Branden Leslie:** Qu'en est-il du huis clos?

**Le président:** Excusez-moi; quelle est votre question concernant le huis clos?

**Branden Leslie:** Je vais proposer de rester en séance publique. Au lieu de mettre fin à la première heure puis de suspendre la séance pour passer à huis clos... Pourrions-nous éviter cela? La transition prend 10 minutes. Est-il possible de mettre la motion aux voix pour voir si elle sera adoptée? Le but est de ne pas perdre davantage de temps, maintenant ou plus tard.

**Le président:** La question n'est pas là. C'est ce que j'avais déjà prévu de faire.

**Branden Leslie:** Restons-nous en séance publique?

**Le président:** Nous ne resterons pas en séance publique pendant la deuxième heure, qui est consacrée aux travaux du Comité.

**Branden Leslie:** Puis-je proposer que nous restions en séance publique pour la deuxième heure?

**Le président:** Les travaux du Comité comprennent l'étude du budget des dépenses et l'analyse des rapports, ce qui ne peut pas se faire en public. Il faut que ce soit à huis clos.

**Branden Leslie:** D'accord, nous verrons à ce moment-là.

Merci.

**Le président:** Comme je l'ai dit au Comité lors de la dernière réunion, le ministère a demandé 15 à 20 minutes pour présenter un exposé technique. Ensuite, le Comité disposera du temps restant pour poser des questions.

J'ai ici un carton que je vous montrerai de ce côté pour indiquer qu'il vous reste une minute, tandis que ce côté-ci signifie que votre temps est écoulé. Lorsque je le retournerai, veuillez essayer de terminer votre phrase.

Nous entendrons d'abord Mme Nichols. La parole est à vous.

**Megan Nichols (sous-ministre adjointe, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'appelle Megan Nichols. Je suis sous-ministre adjointe de la Direction générale de la protection de l'environnement à Environnement et Changement climatique Canada.

[Français]

J'ai le plaisir de me trouver ici aujourd'hui afin de vous donner une présentation technique concernant la norme sur la disponibilité des véhicules électriques et de répondre aux questions que les membres du Comité pourraient avoir pour les aider à préparer la prochaine étude.

[Traduction]

Je suis accompagnée aujourd'hui de Mark Cauchi, directeur général de la Direction de l'énergie et des transports, ainsi que de Derek Hermanutz, directeur général de la Direction de l'analyse économique, à ECCC.

Dans notre introduction, nous présenterons les grandes lignes de l'objectif de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, son fonctionnement et la révision actuellement en cours.

Pour commencer, je soulignerais que sur le plan des changements climatiques, le secteur des transports est le deuxième en importance au Canada sur le plan des émissions, et il n'y a pas de voie vers un avenir carboneutre sans une transition vers les véhicules zéro émission au fil du temps.

Les émissions du secteur des transports représentaient 27 % de toutes les émissions de GES au Canada en 2023; les véhicules légers représentent à eux seuls près de la moitié de ces émissions. Depuis 2019, nous avons constaté une amélioration générale de la performance des voitures de tourisme et des camions légers en matière d'émissions de GES. Cela s'explique en partie par le déploiement des véhicules électriques depuis cette date, mais aussi par l'amélioration globale du rendement énergétique des flottes grâce à d'autres règlements fédéraux en vigueur depuis 2010.

[Français]

Le programme de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, ou NDVE, a été mis au point en décembre 2023. Il devait s'accompagner d'une série d'autres mesures politiques menées par divers ministères fédéraux visant à soutenir la transition vers les véhicules électriques.

Il s'agissait notamment du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, ou iVZE, mis en œuvre par Transports Canada, du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, ou PIVEZ, mis en œuvre par Ressources naturelles Canada, ainsi que du financement mis en œuvre par Innovation, Sciences et Développement économique Canada pour soutenir la fabrication de batteries et de véhicules électriques au Canada.

[Traduction]

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques a été conçue pour réduire davantage les émissions de GES des véhicules légers, en garantissant un approvisionnement croissant en véhicules zéro émission et un choix plus vaste pour les Canadiens. Elle s'inscrit dans le cadre d'un plan global du gouvernement du Canada visant à faciliter la transition vers les véhicules zéro émission et à créer une chaîne d'approvisionnement et une infrastructure solides pour les véhicules électriques. Lorsque la norme a été publiée, nous estimions que cela permettrait de réduire les émissions cumulatives de GES de 362 mégatonnes entre 2026 et 2050. Cela s'ajoute aux réductions de GES résultant des normes canadiennes d'émissions de GES pour les véhicules légers.

Outre la réduction des GES, les véhicules électriques ont des effets bénéfiques pour la santé des Canadiens et leur offrent des économies. Ils réduisent la pollution de l'air dans les collectivités canadiennes ainsi que le coût des soins de santé. Chaque année, selon une analyse de Santé Canada, la pollution atmosphérique provenant des véhicules routiers contribue à l'asthme et aux maladies pulmonaires, à environ 1 200 décès prématurés et à des millions de cas de problèmes de santé non mortels. Le coût total estimé de la pollution atmosphérique provenant des véhicules routiers au Canada est de 9,5 milliards de dollars par année. D'ici 2050, la norme sur la disponibilité des véhicules électriques devrait réduire les émissions de divers polluants atmosphériques provenant des véhicules légers, soit 36 % pour les matières particulaires; 50 % pour les NOx; 61 % pour les composés organiques volatils; 68 % pour le monoxyde de carbone.

Sur le plan du rapport coûts-avantages, les coûts de fonctionnement et d'entretien des véhicules électriques sont inférieurs à ceux des véhicules à essence et au diesel, de sorte que leur coût total de possession est moins élevé que celui d'un véhicule à essence comparable, malgré la différence de prix d'achat actuel. Le coût total d'un VE est plus bas que celui d'un véhicule à essence en raison de coûts de ravitaillement et d'entretien beaucoup moins élevés. Les VE ont moins de pièces mobiles que les autres véhicules, n'ont pas besoin de changements d'huile ou de mises au point du moteur et n'ont ni bougies d'allumage ni filtres à air moteur à remplacer. L'Association canadienne des automobilistes estime que le propriétaire moyen d'un véhicule électrique économise de 40 à 50 % en frais d'entretien par rapport à un véhicule à essence. La CAA estime aussi que le Canadien moyen dépense près de 3 000 \$ par année en essence, alors que les frais d'électricité annuels pour alimenter un véhicule électrique moyen ne s'élèvent qu'à quelques centaines de dollars. En 2023, on a estimé que les Canadiens économiseront environ 36,7 milliards de dollars en coûts d'énergie d'ici à 2050 grâce à la mise en œuvre du règlement.

● (1110)

Je cède maintenant la parole à mon collègue Mark Cauchi, qui vous expliquera comment fonctionne la norme de disponibilité.

**Mark Cauchi (directeur général, Énergie et transports, ministère de l'Environnement):** Merci, madame Nichols.

La mise en œuvre des exigences liées à la NDVE s'est effectuée au moyen de modifications au Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers, initialement publié en 2010. Le règlement a été mis en vigueur en vertu des pouvoirs énoncés dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). La NDVE a établi des cibles annuelles de ventes de VE, soit de 20 % en 2026, à 60 % en 2030, puis à 100 % en 2035.

Le Canada n'est pas le seul pays à avoir des cibles pour les véhicules électriques. D'autres administrations à l'extérieur — et à l'intérieur — du Canada ont également des cibles. Aux États-Unis, 11 gouvernements d'État, qui représentent 40 % du marché nord-américain de l'automobile, ont des cibles et des mesures relatives aux VE. Le Royaume-Uni, l'Union européenne et ces 11 États américains, dont la Californie, l'État de New York et l'État de Washington, ont adopté des cibles afin que les VE représentent 100 % des ventes d'ici 2035. La Chine a également adopté une cible plus basse, soit 20 % des ventes d'ici 2020, qui a déjà été dépassée. Plus de 50 % des véhicules vendus en Chine sont maintenant des véhicules électriques. La Norvège sera probablement le premier pays à atteindre la cible la plus ambitieuse au monde, soit 100 % des ventes d'ici 2025. En 2024, l'Éthiopie a été le premier pays à interdire l'importation de tout véhicule à essence.

Au Canada, la Colombie-Britannique et le Québec ont adopté des cibles pour les véhicules électriques. L'objectif actuel de la Colombie-Britannique est 100 % des ventes d'ici 2035. Le Québec a récemment annoncé une nouvelle cible de 90 % de véhicules électriques à batterie et de véhicules hybrides rechargeables d'ici 2035.

La réglementation canadienne va au-delà des cibles de ventes obligatoires.

[Français]

La norme prévoit un ensemble de mesures de souplesse en matière de conformité, y compris des crédits pour action précoce, la possibilité pour les constructeurs d'automobiles de reporter pendant une période de trois ans les déficits de crédit, ainsi que des crédits pour la vente de véhicules hybrides rechargeables et pour les investissements dans l'infrastructure de recharge rapide.

• (1115)

[Traduction]

Essentiellement, cela signifie que les entreprises ont de multiples options pour se conformer à la réglementation. Par exemple, elles pourraient vendre plus de véhicules électriques ou acheter des crédits excédentaires d'autres entreprises. Les constructeurs automobiles pourraient également utiliser leurs propres crédits excédentaires des années précédentes, y compris les crédits d'action précoce accumulés en 2024 et 2025. Ils pourraient investir dans des infrastructures de recharge rapide ou appliquer les crédits obtenus grâce à la vente de véhicules hybrides rechargeables.

Le règlement s'applique à toutes les entreprises qui fabriquent des véhicules de tourisme, VUS et camionnettes neufs au Canada ou qui importent de tels véhicules routiers au Canada en vue de les vendre au premier acheteur au détail. Il ne s'applique pas aux véhicules routiers moyens et lourds ni aux véhicules hors route utilisés dans des secteurs comme la construction, l'agriculture, la foresterie ou l'exploitation minière.

[Français]

Les fabricants et les importateurs ont la possibilité d'exclure les véhicules d'urgence. Toutes les entreprises ont les mêmes cibles.

[Traduction]

Le règlement définit les véhicules zéro émission comme des véhicules électriques à batterie, ou VEB, qui fonctionnent uniquement à l'électricité; des véhicules à pile à combustible, ou VPC, qui fonctionnent à l'hydrogène; des véhicules électriques hybrides rechargeables, ou VEHR, qui peuvent fonctionner exclusivement à l'électricité sur une distance minimale déterminée avant une transition pour fonctionner comme véhicules hybrides, alimentés à la fois par des combustibles liquides et de l'électricité.

Le 5 septembre 2025, le premier ministre a annoncé un examen de 60 jours de la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques. L'examen permet de constater que les constructeurs automobiles sont confrontés à une dynamique de marché extrême. Il a été lancé dans le contexte des droits de douane américains imposés en 2025 sur les véhicules canadiens, des changements dans l'industrie automobile et de l'incertitude économique qui en ont découlé.

[Français]

L'examen a pour objectif de faire en sorte que la NDVE tienne toujours compte des réalités du marché, demeure efficace pour les Canadiens et évite d'imposer un fardeau excessif aux constructeurs automobiles, tout en continuant de mettre clairement l'accent sur un avenir carboneutre.

[Traduction]

Le premier ministre a également annoncé que les obligations de conformité des constructeurs automobiles pour l'année modèle 2026 seraient supprimées afin de contribuer à réduire la pression économique due aux droits de douane. Le gouvernement a également annoncé qu'il étudierait les moyens d'améliorer l'accès des Canadiens à des véhicules électriques plus abordables, et que ces travaux seraient menés par Transports Canada. L'examen vise à étudier des modifications possibles aux cibles de vente annuelles, y compris la norme 2035, et d'autres assouplissements possibles.

[Français]

L'examen de 60 jours offre aux Canadiens et à toutes les parties intéressées une occasion immédiate de donner leur avis sur le Règlement. L'examen permettra de garantir que la norme est efficace et réalisable et qu'elle appuie tant nos objectifs climatiques que la compétitivité de notre secteur automobile.

[Traduction]

Aujourd'hui, un véhicule sur quatre vendu dans le monde est un véhicule électrique, et on s'attend à ce que la demande continue d'augmenter au Canada au fil du temps, à mesure que les prix d'achat initiaux baisseront et que davantage de choix de véhicules arriveront sur le marché.

Au cours de l'examen, le gouvernement a reçu de nombreux commentaires des intervenants, des provinces et territoires et d'organisations autochtones, dans le cadre d'un processus exhaustif visant à déterminer d'éventuels changements pouvant offrir des mesures de souplesse supplémentaires et réduire les coûts. À l'approche de la fin de la période d'examen, le 4 novembre, le gouvernement tiendra compte des commentaires reçus des constructeurs automobiles, des associations industrielles, des ONG environnementales, des organisations autochtones nationales, des provinces et territoires, et d'autres intervenants.

[Français]

L'examen se poursuivra jusqu'à minuit le 4 novembre. Nous prévoyons recevoir des observations jusqu'à ce moment. Aucune décision relative aux changements réglementaires n'a été prise pour le moment.

[Traduction]

Nous présenterons plus tard cette année une mise à jour sur les résultats de l'examen. ECCC se prépare à publier une proposition réglementaire à l'hiver 2026 en vue de consultations supplémentaires avant la mise au point des modifications, à la fin de 2026.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Nous commençons par le Parti conservateur.

Madame Anstey, vous avez la parole pour six minutes.

• (1120)

[Traduction]

**Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC):** Merci.

Je remercie nos témoins de leur présence aujourd'hui. Je suis ravie de revoir certains d'entre vous.

J'ai une question au sujet des concessionnaires de ma circonscription que je représente. Selon un récent rapport, le taux d'adoption des véhicules électriques au pays n'est que de 14,6 %. On compte 69 concessionnaires de véhicules neufs à Terre-Neuve-et-Labrador. Bon nombre de ces concessionnaires sont des entreprises familiales situées en milieu rural. Ils disent avoir des véhicules électriques qui ne font qu'occuper une place dans leur cour et qui immobilisent des capitaux d'investissement. Cela menace leur viabilité.

J'aimerais simplement savoir s'il y a eu une évaluation du nombre de concessionnaires qui ont un inventaire de VE invendus qui nuit au choix des consommateurs. Quelles mesures précises prenez-vous pour empêcher que ces cibles obligatoires n'affaiblissent le réseau de concessionnaires déjà limité en milieu rural, en particulier à Terre-Neuve-et-Labrador?

**Megan Nichols:** Je dirais que cela fait partie des raisons pour lesquelles nous menons cet examen. Il vise à garantir que les normes demeurent adéquates et adaptées à l'objectif, et qu'elles fonctionnent dans l'intérêt des Canadiens sans nuire au secteur de l'automobile.

Concernant les régions rurales et éloignées, nous sommes conscients qu'il est important que les consommateurs aient d'autres options adéquates qui répondent aux besoins, comme l'autonomie

sur de longues distances, l'utilisation du véhicule par temps froid ou l'accès à certains types et catégories de véhicules.

Quant au taux de 14,6 %, nous avons constaté une baisse cette année. Actuellement, on parle d'environ 9 %. Nous pensons que cela pourrait être attribuable à plusieurs facteurs, comme la suspension du programme fédéral d'incitatifs pour les véhicules zéro émission. Par conséquent, le coût d'achat initial d'un véhicule zéro émission demeure un obstacle pour de nombreux Canadiens, même si les coûts du cycle de vie tendent à jouer en leur faveur.

C'est précisément le genre de question que nous examinons. Nous avons des discussions avec la Corporation des associations de détaillants d'automobile, ce qui nous permet d'entendre directement le point de vue de l'association des concessionnaires sur les aspects à étudier dans le cadre de l'examen en cours.

**Carol Anstey:** Par simple curiosité, car je pense que les véhicules électriques conviennent à certains consommateurs, pourquoi ne laisse-t-on pas le marché décider? Pourquoi choisit-on de rendre cela obligatoire? Ne pensez-vous pas que les Canadiens choisiraient ce type de véhicule s'il s'agissait de la solution qui leur convient? Pourquoi l'approche est-elle de rendre cela obligatoire?

**Megan Nichols:** Je dirais que le gouvernement a toujours abordé la question en partant de l'idée qu'il faut une série de mesures pour promouvoir et appuyer l'adoption des véhicules électriques.

**Carol Anstey:** Je comprends cela, mais pourquoi l'obliger? Voilà où je veux en venir, je suppose, car cela signifie que les gens n'ont pas le choix. Cela signifie que les Canadiens sont limités. J'aimerais en savoir plus sur cette notion d'obligation.

**Megan Nichols:** Pour comprendre la raison d'être de cette obligation, il faut savoir que le problème, il y a environ 5 à 10 ans, c'était que l'offre était insuffisante pour répondre à la demande des consommateurs. Le temps d'attente pour obtenir un véhicule électrique était très long. L'éventail de choix pour toutes les catégories de véhicules et tous les segments du marché était limité. L'intention était notamment d'envoyer un signal clair au secteur de l'automobile quant à l'importance d'accroître le nombre de modèles sur le marché pour les Canadiens, afin qu'ils aient une offre adéquate.

**Carol Anstey:** Donc, dans ce cas, maintenant que le contexte a changé, diriez-vous qu'il ne serait plus nécessaire que ce soit obligatoire, étant donné les signaux venant de l'industrie?

**Megan Nichols:** Nous recevons des commentaires, comme mon collègue l'a mentionné, jusqu'à minuit le 4 novembre. Nous avons beaucoup de discussions, et nous entendons donc un éventail de points de vue de l'industrie et d'autres intervenants. Nous tiendrons compte de tous les commentaires reçus pour déterminer quelles options seront judicieuses pour l'avenir.

**Carol Anstey:** Pour poursuivre dans la même veine, je vous remercie des renseignements que vous avez fournis sur les coûts d'exploitation moins élevés. Dans cette perspective, je ne comprends pas pourquoi vous ne laissez pas simplement le marché évoluer naturellement vers cette transition. Si ces avantages sont vraiment si merveilleux, pourquoi le gouvernement doit-il continuer d'adopter cette approche?

**Megan Nichols:** Encore une fois, toute une série de facteurs entre en ligne de compte. L'un d'entre eux est que, comme la production de véhicules à zéro émission continue d'augmenter à l'échelle mondiale, si le Canada veut être en mesure d'en attirer une bonne partie malgré la petite taille de notre marché, nous devons utiliser tous les outils à notre disposition. Nous entendons parler en ce moment de nouveaux modèles qui arrivent sur le marché et qui ne sont pas offerts au Canada. La norme est un moyen de garantir que les constructeurs automobiles nous offrent une gamme d'options.

• (1125)

**Carol Anstey:** Comment cela se passe-t-il? Où en sommes-nous?

**Megan Nichols:** Eh bien, les cibles n'ont pas encore commencé à s'appliquer, comme vous le savez, et nous avons mis en veilleuse celle de 2026, alors nous n'en sommes qu'au début.

**Carol Anstey:** D'accord.

Pour terminer, j'aimerais dire que beaucoup de résidents dans ma circonscription se sentent incompris du gouvernement, surtout dans les régions rurales du Canada. Ils ont l'impression qu'on adopte toujours une approche hiérarchique et que leurs intérêts ne sont pas pris en compte. Que répondez-vous aux résidents des communautés rurales qui n'aiment pas que le gouvernement leur impose un type de véhicule alors qu'ils croient qu'il ne répond pas à leurs besoins?

**Megan Nichols:** Je ne prétends pas leur dire quoi penser ou quoi faire. Je dirais simplement, encore une fois, que je pense que notre objectif est de nous assurer qu'une gamme de véhicules est offerte pour répondre à chaque...

**Carol Anstey:** Je parle précisément du libellé entourant le mandat.

Je suis désolée. Je ne voulais pas vous interrompre. Je voulais simplement que vous sachiez pourquoi je posais la question.

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame Miedema, vous avez la parole pour six minutes.

**Shannon Miedema (Halifax, Lib.):** Merci beaucoup.

Merci de votre déclaration liminaire.

Vous avez dit que la compilation des résultats de cet examen se fera plus tard cette année. Avez-vous un plan précis pour communiquer les résultats initiaux de toutes les consultations que vous menez en ce moment?

**Mark Cauchi:** Je dirais que nous en sommes encore à l'étape de l'examen. Le gouvernement s'est engagé à faire une déclaration avant la publication dans la partie 1 de la *Gazette du Canada*. Le moment de cette déclaration reste à déterminer, mais nous espérons pouvoir communiquer les résultats de l'examen avant la fin de l'année.

**Shannon Miedema:** Pouvez-vous nous décrire un peu l'examen lui-même? Quel était la portée ou le cadre de la consultation? Pouvez-vous nous donner plus de détails à ce sujet?

**Mark Cauchi:** Je le ferai avec plaisir. L'examen portait sur un certain nombre de questions, y compris les cibles elles-mêmes, c'est-à-dire la hauteur des objectifs jusqu'en 2035 et par la suite. Nous avons également examiné la marge de manœuvre que permet actuellement la réglementation et nous nous sommes demandé si cette marge de manœuvre devrait être améliorée ou modifiée pour

permettre des coûts plus faibles liés à la construction et à l'importation de véhicules.

Nous examinons également, évidemment, les enjeux des coûts abordables, certaines des questions liées à la parité des prix sur le marché ainsi que la compétitivité de l'industrie en général. En effet, nous voulons nous assurer que, comme le premier ministre l'a souligné le 5 septembre, la réglementation continue à répondre à l'objectif, qu'elle est efficace et qu'elle n'entraîne pas de coûts excessifs pour l'industrie. Nous cherchons des moyens de réduire les coûts et d'accroître la souplesse à court terme tout en gardant à l'esprit les objectifs de carboneutralité en 2050, qui sont cruciaux pour le Canada.

**Shannon Miedema:** Dans le cadre de l'examen, examine-t-on les risques qui seront créés si nous continuons à interrompre ou à ralentir fondamentalement cette transition? Étudiez-vous le risque qui surviendra si le Canada ne se dote pas d'un mandat comparable à ceux de ses partenaires commerciaux en matière de VZE? Et examinez-vous notre capacité à être concurrentiels sur la scène mondiale? Pouvez-vous nous éclairer là-dessus?

**Mark Cauchi:** C'est une bonne question, qu'il importe de poser. De toute évidence, le secteur canadien de l'automobile doit être concurrentiel à l'échelle mondiale. Bien que notre secteur soit fortement intégré au marché automobile américain, nous constatons une augmentation des ventes de VE à l'échelle mondiale, en Europe et en Asie en particulier. Je pense que le gouvernement en tient certainement compte. Certaines parties prenantes ont insisté sur l'importance de la clarté ou de la certitude réglementaire sur le marché. C'est ce que nous ont dit certains groupes, notamment le milieu des infrastructures de recharge, ainsi que certains acteurs du secteur de l'automobile.

Nous examinons certainement toutes ces questions. De toute évidence, la situation aux États-Unis en particulier et les répercussions des tarifs sur le secteur automobile canadien importent grandement dans ce dossier. Oui, nous examinons tout cela.

**Shannon Miedema:** Je pense à l'infrastructure de recharge et à la nécessité de nous doter d'une infrastructure connectée hautement fonctionnelle pour les véhicules électriques partout au pays. Auparavant, je travaillais sur le terrain à l'échelle locale — à l'échelon municipal. Entre les administrations locales et les communautés autochtones, les provinces et les territoires, quel est le rôle du gouvernement fédéral? Quelles politiques ou quels programmes sont en place pour réellement encourager l'accélération de la mise en place de ce réseau connecté sur lequel nous travaillons encore en quelque sorte aujourd'hui?

• (1130)

**Megan Nichols:** Merci beaucoup.

Nous reconnaissons sans conteste la nécessité d'un réseau de recharge fiable pour soutenir un déploiement accru des VZE. Nous travaillons en partenariat avec les provinces et les territoires pour le développer.

RNCan dirige ce dossier pour le gouvernement fédéral. À ce jour, ce ministère a investi plus de 1,2 milliard de dollars dans l'installation de bornes de recharge rapide sur les routes, dans le but d'en installer environ 84 500.

Nous constatons également que la norme sur la disponibilité envoie un signal fort aux investisseurs privés: elle leur donne la certitude, lorsqu'ils réalisent des investissements, que la demande sera au rendez-vous.

**Shannon Miedema:** Avez-vous réfléchi à l'analyse de rentabilité financière des bornes de recharge rapide?

Nous travaillons de très près avec le secteur privé local, et le constat était que le rendement des investissements pour l'installation de ces bornes de recharge rapide n'allait vraiment pas de soi. L'accent était davantage mis sur la commercialisation ou l'image de marque, alors qu'il pouvait s'agir d'entreprises ayant la certification B Corp ou d'entreprises similaires.

Avez-vous réfléchi à la façon d'encourager ces investissements plus coûteux?

**Megan Nichols:** Je m'en remettrais à nos collègues de Ressources naturelles Canada pour vous fournir plus d'information à ce sujet.

Encore une fois, c'est perçu comme étant un peu... À un certain stade, le marché sera suffisamment développé pour permettre un rendement des investissements qui en vaudra la peine.

**Mark Cauchi:** J'ajouterais simplement que la réglementation encourage maintenant l'installation de bornes de recharge de niveau 3 — les bornes de recharge en courant continu ou de recharge rapide — et offre la possibilité aux fabricants d'équipement d'origine d'accumuler des crédits s'ils souhaitent investir dans ce créneau au lieu de construire des VE. C'est une option à l'heure actuelle.

Nous examinons cette disposition particulière pour voir si elle doit être modifiée dans le cadre de l'examen. Le travail se poursuit à cet égard.

**Shannon Miedema:** Merci beaucoup.

[Français]

**Le président:** Merci.

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour six minutes.

**Patrick Bonin (Repentigny, BQ):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Cauchi, vous avez mentionné les diverses possibilités qui s'offrent aux constructeurs automobiles pour atteindre les cibles de la norme zéro émission. Les constructeurs disent que le crédit équivalait à une taxe de 20 000 \$. Mes collègues conservateurs n'arrêtaient pas de dire cela. Or, il m'apparaît évident que ce n'est pas le cas, parce qu'il existe d'autres possibilités.

Est-ce vraiment une taxe de 20 000 \$?

**Mark Cauchi:** Les constructeurs automobiles ont certainement l'option d'obtenir un crédit en investissant dans un projet d'infrastructure, mais ce n'est pas la seule option. Par exemple, ils peuvent acheter des crédits d'autres fabricants qui ont un surplus de crédits, comme les fabricants de véhicules électriques.

Vous avez donc raison de dire que ce n'est pas la seule option, et il n'existe pas de pénalité à cet égard.

**Patrick Bonin:** Comment se fait-il qu'on ne vous entende jamais, du côté du gouvernement, réfuter publiquement les mensonges qui sont véhiculés à outrance?

Pourquoi n'informez-vous pas les gens que ce n'est pas vraiment une taxe de 20 000 \$ et qu'il y a d'autres options?

**Megan Nichols:** Nous avons essayé de faire passer le message, mais nous pourrions certainement faire plus d'efforts à cet égard.

**Patrick Bonin:** D'accord.

Un autre mythe veut que, d'ici 2026, selon la norme actuelle, qui est suspendue, les fabricants doivent vendre 20 % de véhicules électriques. Ce n'est pas vrai, car il y a d'autres façons pour eux de se conformer à la norme, dont des crédits de conformité, comme vous l'avez mentionné.

Ai-je raison?

Si oui, comment se fait-il que vous ne rectifiez pas cela publiquement, du côté du gouvernement, et que vous laissiez circuler ces mensonges véhiculés par les fabricants, les pétrolières et les conservateurs?

**Megan Nichols:** C'est vrai que les fabricants, avec les mesures de flexibilité, pourront satisfaire aux exigences de la norme en vendant moins de 20 % de véhicules électriques.

En ce qui concerne la communication, je vous remercie de la rétroaction. Nous pouvons toujours améliorer nos efforts en matière de communication pour clarifier les véritables exigences du Règlement.

• (1135)

**Patrick Bonin:** L'EPA, soit l'agence de protection environnementale de M. Trump, aux États-Unis, a une page Web complète pour déboulonner les mythes et expliquer ce qui est vrai et ce qui ne l'est pas.

Ne devriez-vous pas créer une telle page Web, au gouvernement, pour rectifier les faits et réfuter les mensonges, dont ceux de mes amis conservateurs, qui n'arrêtaient pas de marteler des messages qui sont faux?

**Megan Nichols:** Ce que je peux dire, c'est que nous pouvons toujours faire plus d'efforts pour améliorer nos communications. Une fois que nous aurons achevé la révision en cours et décidé des changements à apporter, ce sera très important de communiquer ces changements très clairement aux Canadiens et aux Canadiennes.

**Patrick Bonin:** Ce serait bien que le gouvernement ne fasse pas comme pour la taxe sur le carbone, c'est-à-dire perdre la bataille des communications et enlever encore une fois une norme. J'ai l'impression que l'histoire se répète pour la norme zéro émission.

Si nous enlevions cette mesure, savez-vous quels seraient les coûts associés aux soins de santé?

**Megan Nichols:** Je vais demander à mon collègue M. Hermanutz de répondre à cette question.

[Traduction]

**Derek Hermanutz:** En ce qui concerne les bienfaits pour la santé, comme Mme Nichols l'a souligné dans sa déclaration préliminaire, la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des véhicules comporte des avantages considérables pour la santé.

[Français]

**Patrick Bonin:** Ma question est la suivante: si nous enlevions la norme zéro émission, combien est-ce que ça va coûter de plus en soins de santé?

[Traduction]

**Derek Hermanutz:** Je suis désolé, mais je n'entends pas.

[Français]

**Patrick Bonin:** Si nous enlevions la norme, combien est-ce que ça va coûter de plus en soins de santé au Canada?



[Traduction]

**Derek Hermanutz:** Je suis désolé.

Nous n'avons pas quantifié la valeur financière des bienfaits pour la santé, mais nous avons démontré les diminutions considérables de matières particulaires et d'autres polluants atmosphériques grâce à la norme. Dans un exemple extrême, si le règlement était abrogé, ce serait comme...

[Français]

**Patrick Bonin:** Vous n'avez donc pas d'information à ce sujet.

Pouvez-vous fournir les coûts?

[Traduction]

**Derek Hermanutz:** Oui, nous pouvons fournir cette information.

[Français]

**Patrick Bonin:** Avez-vous des chiffres sur les effets d'un possible retrait de la norme sur l'augmentation du nombre de décès prématurés?

Pouvez-vous également les fournir?

[Traduction]

**Derek Hermanutz:** Nous ne les connaissons pas précisément pour ce règlement. Nous n'avons pas fait cette analyse, mais nous pouvons certainement vous faire parvenir cette information.

[Français]

**Patrick Bonin:** Merci.

Vous avez parlé de la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre. Nous entendons souvent dire que nous n'avons pas besoin des véhicules zéro émission parce qu'il y a une réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers.

Normalement, le Canada doit s'aligner sur les États-Unis. Or, actuellement, M. Trump recule complètement, surtout sur ce plan.

Pensez-vous que nous devons rester alignés sur les États-Unis de M. Trump pour ce qui est de la norme sur les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers, alors qu'il recule?

**Le président:** Je suis désolé, mais ce sera pour le prochain tour de questions, monsieur Bonin. Je vous remercie.

Monsieur Leslie, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**Branden Leslie:** Merci, monsieur le président.

Comment les concessionnaires automobiles vont-ils atteindre leurs objectifs s'ils n'ont pas de clients, ou pas assez de clients, voulant acheter des VE? Devront-ils recourir au régime de crédits pour la conformité? Combien coûtent réellement ces crédits, et qui assumerait ces coûts?

**Megan Nichols:** Je vais essayer de me souvenir de toutes les questions posées. Tout d'abord, j'ai quelques précisions à apporter. Chaque concessionnaire n'est pas tenu de respecter la norme de vente; l'obligation est plutôt imposée à l'entreprise. Je veux m'assurer que c'est clair.

Je reviens au fait que nous effectuons un examen en ce moment pour nous assurer en particulier que nos normes sont toujours réalistes et réalisables sur le plan technologique...

**Branden Leslie:** Avez-vous évalué l'incidence de ce que devraient coûter les crédits de conformité sur le marché des crédits?

**Megan Nichols:** Je ne suis pas certaine de comprendre ce qu'on entend par « évaluation de l'incidence. »

**Branden Leslie:** Disons que les ventes de VE d'un fabricant s'élèvent à 10 % au lieu des 20 % imposés dans le mandat à venir. Combien coûterait un crédit? Vous avez sûrement évalué à combien s'élèveraient ces coûts pour le fabricant.

**Megan Nichols:** Les transactions faites sur le marché du crédit sont des transactions privées entre entreprises. Nous n'avons pas nécessairement une vue d'ensemble de ce que seront ces coûts, parce que les transactions sont considérées comme étant privées. C'est une question de confiance des consommateurs. Nous recevons parfois ces renseignements de la part d'entreprises, mais nous ne pourrions pas les divulguer publiquement au Comité.

● (1140)

**Branden Leslie:** Avez-vous déclaré publiquement que les coûts s'élèvent à environ l'équivalent de 20 000 \$?

**Megan Nichols:** Ce qui a été dit publiquement, c'est que, pour être en conformité, une entreprise pourrait investir 20 000 \$ dans les infrastructures de recharge. Cela pourrait en théorie représenter le coût le plus élevé, car pourquoi une entreprise paierait-elle 20 000 \$ si elle pouvait être en conformité en achetant des crédits à une autre entreprise à moindre coût?

**Branden Leslie:** Il faudra potentiellement choisir entre un crédit pouvant aller jusqu'à 20 000 \$ et une taxe de 20 000 \$ sur le véhicule. Pour répondre à la question de mon collègue, dans l'un ou l'autre de ces cas, des frais de 20 000 \$ pourraient s'ajouter au coût du véhicule. Qui va assumer ce coût? Au bout du compte, ce sera le consommateur, n'est-ce pas?

**Megan Nichols:** Je ne suis pas certaine de comprendre ce qu'on entend par une taxe de 20 000 \$, mais je tiens à dire que c'est exactement le genre d'enjeux visés par l'examen. Cette marge de manœuvre pour être en conformité, comme l'achat d'un crédit d'infrastructure de 20 000 \$... Est-ce le niveau approprié? Devrait-on revoir la décision et opter pour un montant inférieur? Cette mesure est-elle même efficace? Tous ces éléments sont examinés dans le cadre de l'examen en cours.

**Branden Leslie:** À l'heure actuelle, y a-t-il des entreprises canadiennes qui vendent des crédits dans ce régime, ou la société américaine Tesla est-elle la seule à avoir un volume important de crédits à vendre?

**Mark Cauchi:** D'autres entreprises vendent des VE, et je ne vais pas les nommer. Nous savons que d'autres entreprises vendent des crédits, mais je ne dévoilerai pas lesquelles. Je ne pense pas que cela serait approprié de ma part.

**Branden Leslie:** Eh bien, Tesla est l'entreprise qui saute le plus aux yeux. Elle ne vend que des véhicules électriques, alors elle a accès aux crédits.

**Mark Cauchi:** D'autres entreprises, comme vous le savez, fabriquent seulement des VE, et d'autres se débrouillent très bien et fabriquent à la fois des véhicules à moteur à combustion interne et des VE.

**Branden Leslie:** Certaines de ces compagnies sont-elles canadiennes? J'ai l'impression que les constructeurs canadiens exportent leurs liquidités à des entreprises étrangères pour payer ce régime de crédits.

**Mark Cauchi:** Ce règlement ne s'applique pas à l'exportation de véhicules. Environ 90 % des véhicules construits par les fabricants d'équipement d'origine canadiens sont vendus sur le marché américain. Ce règlement ne s'applique qu'à l'échelle nationale.

Certaines entreprises basées au Canada vendent également des VE ici. Elles ont toutes des profils différents à cet égard, ou y parviennent à divers degrés, mais oui, des entreprises basées au Canada vendent des VE ici et...

**Branden Leslie:** Vendent-elles plus de véhicules électriques que de véhicules à essence? C'est ainsi qu'on obtient un crédit, n'est-ce pas?

**Megan Nichols:** Je précise que, pour obtenir un crédit, les constructeurs automobiles doivent... Eh bien, pour obtenir un crédit, il faut atteindre une cible, la cible en pourcentage. Si vous dépassez cet objectif, vous obtenez un crédit. Il n'est pas nécessaire de vendre... du moins dans les premières années, il ne sera pas nécessaire de vendre plus de VE que de véhicules à moteur à combustion interne.

**Branden Leslie:** À l'heure actuelle, les ventes de VE de tous les constructeurs canadiens s'élèvent à moins de 2 %. Et je sais que le mandat de vente est suspendu, de sorte qu'aucun d'entre eux, en principe, n'accumule de crédits.

Ma deuxième question porte sur le fait qu'il ne semble pas y avoir de transparence entourant ce marché. Comment les Canadiens sauront-ils si les coûts pour un nouveau véhicule sont intégrés dans ce régime de crédits pour la conformité?

**Megan Nichols:** Je tiens simplement à préciser une chose: il y a d'autres options au cours des premières années. On les appelle des « crédits d'action précoce, » et ils peuvent être pris en compte dans l'atteinte des objectifs à l'avenir.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur St-Pierre, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**Eric St-Pierre (Honoré-Mercier, Lib.):** Merci d'être parmi nous aujourd'hui.

Dans votre témoignage, vous avez parlé des ventes d'automobiles dans le monde. Je crois que vous parliez de l'Asie et de l'Europe. Pouvez-vous nous fournir des études ou des rapports qui confirment certaines de ces tendances mondiales? Si c'est possible — je ne veux pas vous mettre sur la sellette, et vous pourriez toujours répondre à la question ultérieurement —, ce serait formidable que vous nous en disiez davantage à ce sujet.

**Mark Cauchi:** C'est avec plaisir que je vous ferai part de quelques sources.

L'Agence internationale de l'énergie est probablement l'une des principales organisations à relever les tendances mondiales. Elle publie de l'information en ligne.

Une multitude d'autres rapports ont été produits. Je crois que Bloomberg en a rédigé un.

Je mentionnerai aussi les rapports de l'International Council on Clean Transportation, ou ICCT, sur les tendances mondiales dans le secteur de l'automobile. Ils renferment un assez grand nombre de sources.

**Eric St-Pierre:** Ce serait formidable que vous nous fournissiez les rapports de Bloomberg ou de l'AIE.

Diriez-vous que l'augmentation des véhicules électriques à l'échelle mondiale est progressive, ou diriez-vous qu'elle est exponentielle?

• (1145)

**Mark Cauchi:** À l'échelle mondiale, je pense que nous pouvons dire avec un degré de confiance assez élevé que la croissance est graduelle. En Amérique du Nord, le marché a connu un déclin en 2025, mais à l'échelle mondiale, la tendance est à la hausse.

**Eric St-Pierre:** Comment décririez-vous la situation des cinq prochaines années, d'ici 2030? À quoi pourrait ressembler le marché mondial des véhicules électriques au cours des prochaines années?

**Mark Cauchi:** On entend différentes prévisions, et je pense qu'il serait trop tôt pour que nous nous lancions en conjectures, compte tenu de la situation à court terme dans laquelle nous nous trouvons au Canada. Je pense que nous examinons beaucoup de modèles qui existent. Il y en a tout un éventail.

Pour le marché nord-américain en particulier, je pense que nous devons être prudents dans nos prédictions, mais nous nous penchons certainement sur la question. À l'échelle mondiale, je pense qu'on peut affirmer avec un certain degré de confiance que les ventes vont augmenter, compte tenu des tendances que nous observons dans le marché de l'automobile.

**Eric St-Pierre:** Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Si, à l'échelle mondiale, les tendances s'accroissent, qu'est-ce que cela signifie pour la capacité concurrentielle du Canada?

**Mark Cauchi:** Ce serait peut-être plus à nos collègues d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada de répondre à cette question, mais je vais rappeler l'évidence: le Canada est dans un marché nord-américain. Historiquement parlant, notre marché de l'automobile a été largement intégré à celui des États-Unis. Le marché de l'automobile de l'Amérique du Nord a un ensemble unique de caractéristiques. Il n'est pas comme celui des autres régions du monde. Les Nord-Américains ont tendance à acheter des véhicules beaucoup plus gros que ce qu'achètent les consommateurs en Europe et en Amérique du Sud, par exemple. Le marché nord-américain présente des attributs uniques.

De façon générale, je crois que l'on peut conclure — et même les représentants du secteur automobile vous le diront — que l'électrification est perçue comme une tendance irréversible à long terme. La question a trait à la vitesse à laquelle le Canada doit y adhérer et à la vitesse à laquelle nous pouvons le faire dans le marché nord-américain, où l'on fait face à des forces contraires à court terme, comme vous le savez.

Il n'est pas question de savoir si oui ou non nous allons faire la transition, mais bien à quelle vitesse nous devons procéder.

**Eric St-Pierre:** Nous avons parlé plus tôt des cobénéfices, notamment des soins de santé.

J'aimerais que vous nous en disiez plus sur ces avantages. Je viens du Québec, où le réseau est principalement composé de sources renouvelables, et tout l'argent revient à Hydro-Québec.

Pouvez-vous nous parler des cobénéfices de l'électrification au Canada et aussi en ce qui a trait aux services publics?

**Mark Cauchi:** Ce que nous pouvons dire d'après les données scientifiques — et plusieurs études ont été réalisées à ce sujet —, c'est que les gains au chapitre des émissions que permettent les véhicules électriques au cours de leur cycle de vie sont indéniables. Je crois que, dans notre résumé de l'étude d'impact de la réglementation, nous faisons état d'un gain d'environ 50 % en ce qui a trait aux émissions de CO<sub>2</sub> au cours du cycle de vie d'un véhicule.

Au Canada, nous avons un réseau propre, et les études ont démontré des gains encore plus importants ici en ce qui a trait aux émissions pour les véhicules électriques, alors je crois qu'il est assez bien établi aujourd'hui qu'ils représentent un gain sur le plan climatique.

Comme l'a fait valoir Mme Nichols, il y a aussi d'autres avantages, comme de plus faibles coûts d'entretien et de fonctionnement pour les ménages.

Je crois que la concurrence est aussi un point à prendre en compte dans ce contexte, alors que le monde passe à l'électricité propre.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**Patrick Bonin:** Merci, monsieur le président.

Madame Nichols, vous avez mentionné tantôt des réductions de gaz à effet de serre liées à l'application de la norme.

Pouvez-vous nous transmettre la documentation liée à cela pour que nous puissions accéder à tous les détails de vos calculs?

**Megan Nichols:** Oui, je peux certainement vous la transmettre.

**Patrick Bonin:** Je vous remercie.

Je reviens sur la question de la norme sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers dont vous avez parlé. Corrigez-moi si je me trompe, mais elle est conçue pour être alignée sur les normes américaines.

En 2026, que va-t-il rester de cette norme, sachant que M. Trump abolit tout et fait reculer cette réglementation? Que va-t-il rester au Canada?

**Megan Nichols:** Nous observons de très près ce qui se passe aux États-Unis. Si nous ne changeons rien, la norme pour l'année 2026 sera maintenue au Canada, même si les États-Unis abolissent toutes leurs normes.

Si les États-Unis mettaient en œuvre ce qu'ils ont annoncé, le Canada devra décider de la marche à suivre quant à sa propre norme.

Allons-nous la maintenir telle qu'elle est rédigée en 2026? Allons-nous la rendre plus stricte dans les années à venir? Nous avons besoin de beaucoup d'analyses avant de prendre une décision.

• (1150)

**Patrick Bonin:** Si M. Trump recule, ce qu'il est manifestement en train de faire, considérez-vous que le Canada devrait rester aligné sur les États-Unis?

**Megan Nichols:** Ce n'est pas à moi d'en décider. C'est sûr que continuer de réduire les émissions des véhicules légers est très important.

Le gouvernement devra décider de maintenir des normes qui s'appliquent uniquement au Canada ou d'adopter une autre approche.

**Patrick Bonin:** Du jour au lendemain, le gouvernement a retiré les incitatifs pour la vente de véhicules électriques.

Voyez-vous une corrélation entre la diminution du nombre de ventes et l'arrêt des subventions fédérales pour l'achat de véhicules électriques?

**Megan Nichols:** Comme je l'ai mentionné, nous avons constaté une diminution d'à peu près 9 % des ventes de véhicules électriques en 2025.

Nous considérons que cela est attribuable à plusieurs facteurs, dont la suspension du Programme d'incitatifs, mais il faut aussi tenir compte de la question des frais de douane et de la situation actuelle aux États-Unis.

**Patrick Bonin:** La ministre Joly et l'ancienne ministre Freeland, je crois, avaient dit que le gouvernement allait remettre en place les incitatifs.

Le gouvernement ayant suspendu ce programme, les gens auraient retardé l'achat de véhicules électriques et décidé d'attendre que les incitatifs soient remis en place.

Selon votre expérience, croyez-vous que des gens attendent que les incitatifs soient remis en place avant d'acheter un véhicule électrique?

**Megan Nichols:** Je ne veux pas formuler de théorie et essayer de deviner le comportement des Canadiens. Toutefois, nous avons entendu dire que c'est probablement la raison pour laquelle certains consommateurs ont décidé de reporter leur décision.

**Patrick Bonin:** D'accord.

En ce qui concerne la baisse des achats de véhicules électriques, quel pourcentage, selon vous, est directement lié au fait qu'il n'y a plus d'incitatifs au Canada?

Il y a eu une baisse, mais est-ce une baisse de 5, 10, 50 %?

**Megan Nichols:** Je dirais que nous avons constaté une diminution ou une suspension des incitatifs à l'échelle provinciale également. Ce n'est pas juste la suspension du programme fédéral qui a probablement causé le déclin des ventes de véhicules électriques.

Il faut aussi considérer la question de la situation actuelle aux États-Unis.

Nous n'avons pas encore obtenu les données nécessaires pour évaluer le pourcentage des ventes qui serait attribuable à la décision du fédéral.

**Patrick Bonin:** Si on enlève la norme zéro émission, considérez-vous qu'il y aurait moins de modèles disponibles et moins de modèles abordables de véhicules électriques pour les consommateurs?

[Traduction]

**Le président:** Je suis désolé. Vous n'avez plus de temps. Merci.

Monsieur Bexte, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

**David Bexte (Bow River, PCC):** Je souhaite la bienvenue aux témoins. Nous vous remercions d'être avec nous aujourd'hui.

Nous avons entendu des discours intéressants des deux côtés de la question. J'aimerais que nous abordions des sujets plus difficiles.

Avez-vous fait de bonnes prévisions relatives à la demande en électricité pour les 5 ou 10 prochaines années? Pouvez-vous nous fournir des données?

**Mark Cauchi:** Oui, comme vous le savez, les exploitants de systèmes provinciaux exigent des prévisions pour les provinces.

**David Bexte:** Je parle de prévisions qui tiennent compte des exigences relatives au mandat associé aux véhicules électriques de façon particulière.

**Mark Cauchi:** C'est exact. Dans notre résumé de l'étude d'impact de la réglementation, nous présentons des prévisions relatives aux répercussions sur le système électrique, de sorte que...

**David Bexte:** De quand datent-elles?

**Mark Cauchi:** De 2023; c'était le dernier...

**David Bexte:** Est-ce qu'elles tiennent compte des exigences possibles associées au réseau avec la nouvelle économie, l'intelligence artificielle, les centres de données, etc.?

**Mark Cauchi:** C'était probablement avant le mouvement associé aux centres de données.

**David Bexte:** Pensez-vous mettre à jour l'information?

**Mark Cauchi:** Cela fait partie de notre examen et de ce que nous allons [*inaudible*] évaluer.

**David Bexte:** D'accord. Je vais vous poser des questions en rafale, alors je vous demanderais d'être bref.

Le coût supplémentaire de...

**Bruce Fanjoy (Carleton, Lib.):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Nous n'avons pas de problème avec les questions en rafale, mais lorsque deux personnes parlent en même temps, il est difficile pour...

**David Bexte:** C'est difficile pour les interprètes. Je comprends.

La structure du réseau associée à cela... Est-ce que vous en tenez compte dans le calcul des coûts du mandat relatif aux véhicules électriques pour les consommateurs?

**Mark Cauchi:** Je demanderais peut-être à M. Hermanutz de répondre à cette question.

• (1155)

**David Bexte:** Pouvez-vous le quantifier? Combien en coûtera-t-il par unité pour construire le réseau nécessaire à la réalisation du mandat relatif aux véhicules électriques pour les consommateurs?

**Derek Hermanutz:** L'analyse que nous réalisons est intégrée; elle tient donc compte de l'augmentation de la demande en électricité. Nous modélisons le système provincial, alors nous avons une idée de l'incidence sur les taux de chaque province.

**David Bexte:** Pouvez-vous me donner un prix par unité... pour le coût de l'acheminement?

**Derek Hermanutz:** Je n'ai pas ce chiffre avec moi, mais je peux le transmettre au Comité.

**David Bexte:** Merci.

En imposant des mandats, le Canada risque... Selon le scénario le plus récent, le Canada repousserait la production de véhicules vers le sud, aux États-Unis. Est-ce que le ministère a réalisé une analyse économique sur la façon dont la réglementation a nui à la construction d'automobiles au pays?

**Megan Nichols:** Je tiens à préciser, monsieur le président, que le mandat ne s'applique pas à la construction de véhicules au Canada, mais bien aux véhicules vendus au Canada. La construction est faite à 90 % aux États-Unis, mais nous allons examiner tout cela dans le cadre de l'examen.

**David Bexte:** Je comprends, mais le secteur de la construction va disparaître, non? Des usines ferment leurs portes, des emplois... On investit des milliards de dollars dans les usines de fabrication de batteries, mais il ne se passe rien, n'est-ce pas? Nous n'allons rien construire.

En même temps, nous avons des entreprises nationales, comme Edison Motors, qui construisent des véhicules hybrides au diesel qui ne sont pas nécessairement des hybrides rechargeables et qui sont beaucoup plus efficaces que ce qu'offre le marché équivalent, mais qui ont énormément de difficulté et qui se butent à un refus d'Environnement et Changement climatique Canada ne serait-ce que pour pouvoir développer leur produit.

Quel est l'avis du ministère à ce sujet?

**Megan Nichols:** Est-ce que le député pourrait préciser sur quel point exactement il souhaite que le ministère se prononce?

**David Bexte:** Sur tous les points.

J'aimerais tout d'abord que vous me disiez si vous savez à quel point vous faites mal au secteur de la construction automobile. Quel est le coût pour ce secteur et combien d'emplois quitteront le pays, selon vous?

**Megan Nichols:** Le mandat ne s'applique pas à la construction. Il s'applique à la vente.

**David Bexte:** Je comprends cela, mais c'est la conséquence du mandat. Les constructeurs mettent fin à leurs opérations et les transfèrent en dehors du pays.

**Megan Nichols:** À l'heure actuelle, rien n'indique qu'il s'agit d'une conséquence de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

**David Bexte:** Dites-le aux milliers de personnes qui ont perdu leur emploi.

Passons maintenant à la question des véhicules hybrides diesels-électriques.

**Mark Cauchi:** Au sujet d'Edison, la réglementation ne s'applique pas à l'entreprise. Je tenais à le préciser.

**David Bexte:** Tout à fait. C'est là mon point.

Elle ne s'applique pas, alors l'entreprise ne peut pas obtenir l'approbation pour concevoir son véhicule hybride diesel-électrique.

**Mark Cauchi:** Non, je ne crois pas que ce soit exact.

Je ne veux pas trop m'attarder sur le cas de l'entreprise Edison, parce qu'il ne serait pas approprié de le faire, mais il est question des règlements sur les émissions des véhicules et moteurs routiers et des règlements sur les camions lourds.

**David Bexte:** Ils relèvent d'ECCC. C'est le même ministère.

**Mark Cauchi:** Il n'est pas question de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques; je tiens à être clair à ce sujet.

**David Bexte:** Cela n'a pas d'importance. Vous ne permettez pas aux entreprises novatrices locales de créer quelque chose d'utile parce qu'il s'agit de développement à partir de zéro.

Nous avons beaucoup entendu dire que les mandats envoyaient un signal fort, et ce signal, c'est que l'on fait sortir la construction en dehors du Canada.

Est-ce que vous quantifiez d'une quelconque façon les crédits pour les véhicules électriques qui sont payés à l'échelle nationale?

**Le président:** Je suis désolé. Nous n'avons plus de temps.

Nous allons maintenant entendre M. Fanjoy, qui dispose de cinq minutes.

**Bruce Fanjoy:** Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Dans votre témoignage, vous avez parlé d'un coût de propriété total moins élevé pour les véhicules électriques. Vous avez parlé de plus faibles coûts d'entretien et de fonctionnement. Je crois avoir entendu qu'en moyenne, un véhicule à passager canadien consommait 3 000 \$ d'essence par année, tandis qu'un véhicule électrique coûtait environ 300 \$ — ou quelques centaines de dollars — à faire fonctionner.

La différence est énorme. Je crois qu'à long terme, les Canadiens voudront tirer profit de cette économie de coûts.

Alors que le monde effectue une transition vers les transports électriques, quelles seront les conséquences pour les Canadiens si notre pays accuse un retard par rapport aux autres?

**Megan Nichols:** Je crois qu'il y aura quelques conséquences. La première, comme l'a fait valoir le député, c'est que les Canadiens ne pourront peut-être pas profiter de l'avantage d'une réduction des coûts. Même si le prix de l'achat des véhicules électriques est encore plus élevé, on s'attend à ce qu'il atteigne la parité avec les véhicules traditionnels ultérieurement. Ainsi, ces véhicules deviendront plus rentables pour les Canadiens.

Il y a aussi la capacité du Canada à attirer un large éventail de ces véhicules, afin que les Canadiens aient du choix. Je crois que c'est un élément clé de la transition.

Enfin, il faut veiller à ce que le secteur national puisse continuer à profiter de la transition vers des véhicules zéro émission, et à ce que nous puissions être un chef de file et non un retardataire dans ce domaine.

● (1200)

**Bruce Fanjoy:** De quelle façon l'approche du Canada à l'égard des véhicules électriques se compare-t-elle à celle des États-Unis et de l'Union européenne? Comment l'harmonisation favorise-t-elle notre capacité concurrentielle?

**Mark Cauchi:** Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, plusieurs États des États-Unis — New York, la Californie, l'État de Washington et d'autres — ont établi leurs propres cibles étatiques en ce qui a trait aux véhicules électriques. Selon nos derniers calculs, ils représentaient environ 40 % du marché. À l'heure actuelle, environ 11 États ont établi leurs propres cibles.

Évidemment, le gouvernement américain a annoncé son intention d'abroger la réglementation actuelle sur les gaz à effet de serre pour les véhicules, donc nous présumons que ces mesures vont disparaître, bien qu'aucune décision finale n'ait été consignée à cet égard. Nous attendons de voir ce qui se passera. C'est la situation aux États-Unis.

L'Union européenne a établi des cibles relatives aux véhicules électriques. Le Royaume-Uni et la Chine aussi. D'autres administrations l'ont fait également.

**Bruce Fanjoy:** Merci.

Comme nous l'avons souvent vu par le passé, les événements géopolitiques et les guerres dans d'autres parties du monde peuvent avoir une incidence dramatique sur le prix de l'essence ici, au Canada, et la rendre beaucoup moins abordable. L'inflation associée au pétrole et au gaz a aussi une incidence sur l'abordabilité.

Est-ce que l'électrification des transports protège les Canadiens contre l'inflation associée aux combustibles fossiles qu'ils devraient autrement subir?

**Mark Cauchi:** Il y a passablement de documentation sur le prix du pétrole et du gaz à l'échelle mondiale.

Au fil du temps, ce prix a été assez volatil. Le prix de l'électricité produite au pays a été plus stable que celui des marchés du pétrole et du gaz, établi à l'échelle internationale.

Monsieur Hermanutz, vous êtes probablement mieux placé que moi pour répondre à cette question.

**Derek Hermanutz:** Mme Nichols a parlé d'économies énergétiques nettes de 36,7 milliards de dollars au cours de la période visée par l'analyse que nous avons réalisée en 2023. Il faudra mettre ce chiffre à jour, évidemment. Cette économie nette est le résultat d'une augmentation des coûts de l'électricité de 63,3 milliards de dollars, qui a été compensée par une économie de 100 milliards de dollars en carburant pour les Canadiens au cours de cette période.

**Bruce Fanjoy:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant entendre M. Gill, qui dispose de cinq minutes.

**Amanpreet Gill (Calgary Skyview, PCC):** Merci.

Dans les régions rurales et nordiques du Canada, les gens doivent parcourir de longues distances pour se rendre d'un endroit à l'autre. De quelle façon le mandat protégera-t-il la mobilité et la sécurité des habitants de ces régions, étant donné les conditions difficiles dans lesquelles ils vivent?

**Megan Nichols:** Nous avons pris cette réalité en compte dans la conception de la norme sur la disponibilité. Par exemple, nous avons désigné les véhicules hybrides rechargeables à titre de véhicules zéro émission en vertu de la norme. Ces véhicules ont une capacité électrique en plus d'avoir un moteur à essence traditionnel. Ils offrent donc un système d'appoint dont peuvent avoir besoin certains Canadiens.

De façon similaire, nous savons que même si l'autonomie des véhicules peut être réduite par temps froid, les améliorations technologiques en cours permettront de parcourir de plus longues distances dans de telles conditions. Le taux d'achat de véhicules électriques est très élevé dans d'autres pays froids comme la Norvège, où il se situe actuellement à 90 %. C'est une autre raison pour laquelle les normes sur la vente de véhicules électriques augmentent au fil du temps, parce que nous reconnaissons qu'il faudra un certain temps pour que les améliorations technologiques soient mises en oeuvre.

• (1205)

**Amanpreet Gill:** À votre avis, est-ce que le Canada devrait imposer les mêmes règles aux Canadiens qui vivent dans les régions rurales qu'à ceux qui habitent au centre-ville de Toronto, à Vancouver ou à Calgary?

**Mark Cauchi:** Notre réglementation est d'envergure nationale. Je comprends que dans les collectivités rurales, les infrastructures de recharge peuvent représenter une préoccupation, par exemple.

Cela étant dit, selon les données, le Canadien moyen ne parcourt pas plus de 17 kilomètres par jour. L'autonomie des véhicules électriques est donc largement suffisante.

Je comprends aussi le commentaire au sujet des longs déplacements dans les collectivités rurales, qui peuvent représenter une préoccupation. Comme nous l'avons dit, on peut toujours miser sur les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules traditionnels.

**Amanpreet Gill:** Est-ce que les Canadiens devront payer plus cher leurs véhicules en vertu de ce mandat, oui ou non?

**Megan Nichols:** Il est difficile de répondre à cette question par oui ou non. À l'heure actuelle, le prix d'achat est plus élevé, mais cours du cycle de vie de la voiture, les Canadiens vont réaliser des économies.

**Amanpreet Gill:** J'aimerais partager mon temps de parole avec mon collègue David Bexte.

**David Bexte:** Merci.

J'aimerais faire suite à une question qui a été posée. Vous avez dit que le Canadien moyen parcourait en moyenne 17 kilomètres par jour. Cela revient directement à la question de mes collègues au sujet de la différence entre la vie des Canadiens dans les régions rurales et celle des Canadiens qui vivent au centre-ville de Toronto. Lorsque je travaillais à titre de professionnel, je devais parcourir 100 kilomètres à l'aller et au retour, tous les jours. Ce n'est pas du tout le même environnement.

De quelle façon ces mandats affecteront-ils l'approvisionnement d'une variété appropriée de véhicules afin de répondre aux besoins des consommateurs qui vivent dans les régions rurales et éloignées du Canada?

**Megan Nichols:** À l'heure actuelle, l'éventail de véhicules offerts s'améliore continuellement. Certains véhicules ont une autonomie de plus de 400 kilomètres. Encore une fois, les véhicules hybrides rechargeables, qui ont aussi un moteur à essence, font partie de nos normes sur la disponibilité des véhicules électriques. Les consommateurs auront donc un large éventail de choix.

**David Bexte:** C'est un large éventail de choix, mais est-ce que ces choix offrent une capacité adéquate, sur le plan de l'autonomie?

**Megan Nichols:** Oui.

**David Bexte:** Vos mesures ont une incidence fort négative sur ce groupe de population particulier, parce qu'elles vont toucher les constructeurs et que l'offre va diminuer.

J'aimerais revenir à la question des véhicules hybrides au diesel, parce que je crois que nous nous sommes égarés. Ces véhicules ne semblent pas faire partie des équivalents de la norme sur les véhicules électriques, alors qu'ils sont le fruit de l'innovation canadienne. Pourquoi est-ce le cas?

**Mark Cauchi:** Je crois que vous faites référence aux véhicules hybrides traditionnels. Je ne crois pas qu'aucun pays ne les consi-

dère comme des véhicules zéro émission, parce que ce sont principalement des véhicules à combustion.

**David Bexte:** Ce sont des véhicules hybrides rechargeables; ils ont une capacité de batterie différente, mais n'ont peut-être pas la désignation arbitraire de l'autonomie. Est-ce exact?

**Mark Cauchi:** Les véhicules hybrides rechargeables sont admissibles en vertu du règlement.

**David Bexte:** En ce qui concerne l'autonomie, ils doivent avoir un certain niveau d'autonomie. Ce produit particulier répond donc à un créneau très important du marché. Il a été essentiellement conçu, mais il n'est pas inclus, et il n'y a apparemment aucun moyen de l'inclure. Pourquoi?

**Mark Cauchi:** L'entreprise Edison n'est pas visée par ce règlement et n'y est pas assujettie.

**David Bexte:** Toutefois, elle n'est pas admissible en vertu de cette réglementation non plus.

**Le président:** Je vous remercie.

Nous vous invitons à envoyer la réponse par écrit au greffier, si vous préférez.

[Français]

Madame Miedema, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**Shannon Miedema:** Je vous remercie.

Nous avons parlé des communications. Nous avons tous un rôle important à jouer dans les communications. J'y pense beaucoup, notamment en ce qui concerne les communications sur le climat et la façon dont nous pouvons dissiper certains mythes. Il y a actuellement une campagne de lobbying très intense dans tout le Canada et beaucoup d'opposition aux progrès en matière de climat et d'environnement. J'aimerais donc prendre un peu de ce temps pour déboulonner les mythes.

Pouvez-vous, s'il vous plaît, nous faire part de certains mythes entourant les véhicules électriques, la révision et la norme sur la disponibilité des véhicules électriques qui vous agacent le plus, et nous dire la vérité derrière ces mythes? Je sais que vous pouvez le faire.

• (1210)

**Mark Cauchi:** C'est évidemment une industrie en période de transition. C'est un produit qui évolue. Quelques éléments retiennent particulièrement mon attention.

En ce qui concerne les émissions au cours du cycle de vie, comme je l'ai mentionné, je pense qu'un aspect en particulier est préoccupant. De nombreuses preuves laissent entendre que les émissions au cours du cycle de vie sont plus faibles pour les véhicules zéro émission. Je pense que c'est intuitif, mais c'est également corroboré par diverses études, notamment au Canada.

L'autonomie s'est considérablement améliorée. Je sais que les gens sont encore inquiets. L'anxiété liée à l'autonomie, plus particulièrement, a été soulevée dans le cadre de notre étude, et cela demeure une préoccupation pour ceux qui ne veulent pas acheter un véhicule électrique. C'est une préoccupation et une inquiétude légitimes. En revanche, nous avons constaté des améliorations constantes de l'autonomie des véhicules électriques, et la technologie continue de s'améliorer.

Est-elle là où elle devrait être? C'est une question légitime. Compte tenu de ce que nous observons en termes de kilométrage quotidien moyen, et compte tenu des améliorations apportées à l'autonomie, cela figurerait certainement sur ma liste.

Je vais m'en tenir à ces deux-là, mais d'autres témoins pourraient vouloir soulever d'autres préoccupations.

**Shannon Miedema:** Personne ne veut intervenir?

**Megan Nichols:** Pour revenir au lien avec notre secteur manufacturier national et pour faire cette distinction, ce n'est pas une obligation imposée au secteur manufacturier. Ce n'est pas une obligation imposée au secteur des ventes. C'est une distinction importante qu'on oublie parfois de faire.

De plus, il y a un sujet qui revient souvent à cette réunion, à savoir les choix offerts aux Canadiens. La norme a notamment pour but d'améliorer les choix offerts aux Canadiens et de veiller à ce qu'il y ait une vaste gamme de véhicules électriques pouvant répondre aux besoins de tous les Canadiens. Elle ne vise pas à leur enlever des choix, mais plutôt de les augmenter.

**Shannon Miedema:** Je vais partager mon temps de parole avec M. St-Pierre.

**Eric St-Pierre:** Je vous suis reconnaissant de vos remarques sur certains mythes.

L'un des mythes que j'entends souvent concerne le coût d'un véhicule électrique. Je possède un véhicule électrique depuis 2018 — depuis environ sept ans — et je suis toujours étonné. Il m'a coûté un peu plus cher à l'achat. C'était il y a sept ans, et les batteries se sont beaucoup améliorées depuis. Les coûts ont diminué. Beaucoup de voitures, dans le monde entier, sont beaucoup moins chères. Nous regardons souvent le prix affiché, mais je suis toujours étonné par les économies annuelles que je réalise. Je sais que mes amis conservateurs aiment beaucoup faire des économies. Je paie très peu chaque année pour ma consommation d'électricité.

Je suis curieux de savoir si vous pouvez nous parler du coût total d'être propriétaire d'un véhicule.

Diriez-vous que posséder un véhicule électrique au cours de sa durée de vie est plus rentable ou même moins cher que posséder un véhicule à moteur à combustion interne?

**Megan Nichols:** En ce qui concerne le coût total d'être propriétaire, c'est tout à fait le cas.

Par exemple, nous constatons que recharger une voiture peut coûter aussi peu que 10 \$. Au pays, c'est 5 à 10 fois moins cher que faire le plein d'essence. Comme nous l'avons mentionné précédemment, les coûts d'entretien sont environ 40 à 50 % moins élevés.

Je pense que la question est la suivante: combien faut-il de temps avant de rentabiliser le coût initial? Au cours des deux dernières années, nous avons constaté que la parité pour le coût initial ne se réalise pas aussi rapidement que nous l'avions prévu initialement. C'est un élément clé que nous devons prendre en considération lorsque nous examinons la façon de modifier la norme.

**Eric St-Pierre:** Très rapidement, en cinq secondes, pouvez-vous commenter l'incidence des droits de douane imposés par notre voisin du Sud sur l'industrie des VE?

**Megan Nichols:** C'est difficile, car les choses évoluent si rapidement. Je demanderais à mes collègues d'Innovation, Sciences et Développement économique de vous donner une réponse plus exhaustive à ce sujet.

**Le président:** Je vous remercie.

[Français]

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**Patrick Bonin:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur les pays les plus avancés dans le monde en ce qui a trait à la vente de véhicules électriques et où il y a le plus de choix de véhicules, de plus petits véhicules. Ce sont des endroits où il y a l'équivalent d'un mandat zéro émission.

Ai-je bien compris?

● (1215)

**Mark Cauchi:** Je crois que oui.

Il est clair que, là où le gouvernement a mis en place des mesures importantes pour promouvoir ces véhicules, ça fonctionne bien.

Cela dit, une vaste gamme de mesures ont été mises en place. Par exemple, en Norvège, on a instauré un crédit d'impôt. On utilise aussi des normes de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Je pense notamment aux normes de l'Union européenne. En Chine, on a adopté une subvention pour la mise à la ferraille des vieux véhicules à moteur à combustion interne.

**Patrick Bonin:** Pourrions-nous atteindre et respecter nos cibles de réduction de gaz à effet de serre dans le domaine des transports, si l'on enlève la norme?

Croyez-vous que nous pourrions atteindre notre cible avec les exigences actuelles?

[Traduction]

**Megan Nichols:** Si nous décidions d'éliminer la norme, atteindrions-nous la carboneutralité? Je pense que cela dépend de la façon dont nous utilisons les autres leviers à notre disposition. Nous pouvons le faire par l'entremise d'incitatifs à l'achat, ce qui pourrait être très coûteux. Nous pourrions attendre que le marché rattrape son retard, mais cela pourrait prendre plus de temps.

[Français]

Selon nos calculs, il serait difficile d'atteindre nos objectifs. Cependant, comme je le disais, il y a d'autres mesures. Nous pourrions utiliser les autres mesures plus intensivement pour compenser l'annulation de la norme, mais cela entraînerait la nécessité de faire d'autres choix.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Voilà qui met fin aux questions.

J'aimerais remercier les témoins de leurs témoignages d'aujourd'hui.

**Branden Leslie:** Monsieur le président, juste avant de clore la réunion, me permettez-vous de présenter à nouveau...

**Le président:** Je n'ai pas terminé.

**Branden Leslie:** Allez-y.

**Le président:** Je libère les témoins.

Nous allons suspendre la séance pendant que nous passons à huis clos pour étudier les travaux du Comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

• (1215)

(Pause)

• (1245)

[*La séance publique reprend.*]

**Le président:** La séance publique reprend.

Madame Miedema.

[*Français*]

**Shannon Miedema:** Merci, monsieur le président.

Je propose la motion suivante:

Que le Comité invite l'honorable Julie Dabrusin, ministre de l'Environnement et des Changements climatiques, à comparaître pendant deux heures devant le Comité afin de présenter et de discuter de son mandat et de ses priorités, y compris le budget supplémentaire des dépenses B.

Je vous remercie.

**Le président:** Je lance le débat.

Vous avez la parole, monsieur Leslie.

[*Traduction*]

**Branden Leslie:** Merci, monsieur le président.

De toute évidence, nous soutenons la venue de la ministre. Je crois que cela fait 48 jours qu'on lui a demandé pour la première fois de comparaître. Ce sera la quatrième invitation à comparaître, qui est en suspens, si bien que je n'ai évidemment pas beaucoup d'espoir qu'elle viendra de sitôt. Son horaire doit être extrêmement occupé si elle ne peut pas comparaître.

En ce qui concerne la nature précise de la motion qui a été proposée, il n'est pas clair pour moi que c'est pour deux heures. Si nous voulons discuter de deux sujets distincts, la ministre devrait comparaître pour une heure sur le budget supplémentaire des dépenses. Ce qui me préoccupe, c'est que nous essayons — en raison de son manque de volonté à comparaître et à rendre des comptes devant ce comité et le Parlement — de fusionner deux questions distinctes dans une réunion.

Si nous voulons être très clairs, je suis disposé à modifier le libellé de la motion afin qu'il précise que la ministre comparaitra sur le budget supplémentaire des dépenses pour la première heure et sur son mandat et ses priorités pour la deuxième heure, ce qui a été adopté il y a 48 jours. Puisque le gouvernement n'a pas rendu publiques les lettres de mandat de différents ministres, nous n'avons aucune idée de ce qu'elle pourrait penser.

C'est une excellente occasion de combiner les deux sujets, mais il faut préciser très clairement qu'il s'agit de deux comparutions. Cela éliminerait la moitié des invitations. J'aimerais beaucoup savoir quand la ministre pourra très prochainement être inscrite au calendrier pour les deux invitations restantes.

Merci, monsieur le président.

[*Français*]

**Le président:** Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

[*Traduction*]

**Eric St-Pierre:** J'obtiendrai peut-être une clarification de M. Leslie... Suggérez-vous que la ministre compareisse pour un total de deux heures? Est-ce votre recommandation?

**Branden Leslie:** J'accueillerais la ministre tous les jours. Si nous pouvons la faire venir pendant deux heures... Je saisisrais cette occasion sans hésiter.

Je suis juste content que le gouvernement soit prêt à l'envoyer ici. Je pense que c'est un grand pas en avant: sa volonté de comparaître et de répondre à des questions difficiles concernant le budget qui sera divulgué demain.

Oui, j'espère que nous pourrions tenir deux réunions distinctes, étant donné que nous avons quatre invitations en suspens pour la ministre. Dans l'une d'elles, nous avons entendu pendant une heure les témoignages de fonctionnaires à ECCC, qui ne figuraient pas sur la liste des personnes à comparaître à ce comité. La ministre était celle qui figurait sur la liste.

Je suis désolé, mais me permettez-vous...

**Le président:** Merci.

Je dois céder la parole à M. Bonin, car vous avez répondu à une question qu'il vous a posée, mais M. Bonin figurait sur la liste. J'aurais voulu vous laisser la parole un peu, mais vous parlez beaucoup. Je suis désolé, mais je dois être juste.

Monsieur Bonin.

[*Français*]

**Patrick Bonin:** Merci, monsieur le président.

Je ne peux qu'être d'accord quant à la présence de la ministre. Nous sommes arrivés à un point tel que *La Presse* qualifie la ministre de l'Environnement et du Changement climatique de ministre invisible. Sa présence serait donc très bienvenue.

Je suis d'accord également sur l'idée d'inviter la ministre pour deux heures, parce que nous avons deux thématiques différentes et importantes.

Je serais donc reconnaissant si nous étions capables de nous entendre rapidement à ce sujet.

[*Traduction*]

**Le président:** Monsieur Leslie, avez-vous quelque chose à dire?

**Branden Leslie:** Avant que je présente une motion officielle, nous pourrions peut-être agir dans un esprit de collégialité, sans devoir obliger le gouvernement à clarifier la motion.

Est-ce que cela signifie que la ministre comparaitra une heure sur le budget supplémentaire des dépenses (B) ou (A) — peu importe celui dont nous serons saisis —, ainsi qu'une deuxième heure consacrée précisément...? Idéalement, il s'agirait de deux heures complètes, car je sais qu'il peut y avoir parfois de longues suspensions entre les heures. J'aimerais qu'on m'assure qu'elle comparaitra pendant deux heures complètes et distinctes le même jour, comme l'invitation l'indique, pour discuter de ses mandats et de ses priorités.

**Le président:** Madame Miedema.

**Shannon Miedema:** Puis-je vous demander une minute, s'il vous plaît?

Merci.

• (1250)

**Le président:** Nous allons suspendre la séance.



• (1250)

(Pause)

• (1250)

**Le président:** On vous écoute.

**Shannon Miedema:** Merci, monsieur le président.

Nous sommes disposés à accepter un amendement favorable visant à préciser deux heures, à mettre la motion aux voix et à régler cette question. Ce serait parfait.

**Le président:** Quelqu'un veut intervenir? Tous ceux qui sont en faveur?

Je suis désolé.

**Branden Leslie:** Monsieur le président, avons-nous adopté une motion favorable, ou essayez-vous seulement de passer au vote sur la motion telle qu'elle est rédigée?

Je pense que nous devons d'abord souligner, ou sommes-nous simplement...? Je veux que la motion visant à inviter le ministre soit très claire. Je ne suis pas à l'aise de passer au vote pour l'instant. Je serais ravi d'apporter une modification précise au libellé pour clarifier la motion sur laquelle nous allons voter. Cela convient-il à tout le monde?

**Le président:** Allez-y, madame Miedema.

**Shannon Miedema:** Oui, la proposition consiste à ajouter « pendant deux heures ». Ensuite, nous voterons sur la motion. Si c'est une modification à la motion, qu'elle n'est pas favorable et que nous devons voter dessus, alors veuillez simplement nous en informer.

**Le président:** Avons-nous le consentement unanime sur ce que Mme Miedema a dit?

Allez-y, monsieur Bonin.

[Français]

**Patrick Bonin:** Je suis d'accord.

**Le président:** C'est bien.

[Traduction]

Avons-nous le consentement unanime sur ce que Mme Miedema a dit?

**Branden Leslie:** À titre de précision, monsieur le président, je pense que ce sera « à comparaître pendant au moins deux heures devant le Comité »?

**Shannon Miedema:** Pendant deux heures...

**Branden Leslie:** La formulation « à comparaître pendant deux heures devant le Comité » est-elle acceptée telle quelle?

Oui, nous sommes d'accord.

(L'amendement est adopté.)

[Français]

**Le président:** Monsieur Bonin, vous avez la parole.

**Patrick Bonin:** Je passerais au vote.

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il d'autres interventions?

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

On vous écoute, monsieur Bonin.

[Français]

**Patrick Bonin:** Monsieur le président, il y a une situation relativement préoccupante, actuellement, par rapport au projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur. Des travaux vont commencer bientôt dans l'habitat essentiel du chevalier cuirvé, une espèce menacée.

J'ai proposé une motion parce que, semble-t-il, il n'y aurait pas eu d'avis annonçant ces travaux ni de consultation publique. Il n'y aurait eu aucun commentaire, évidemment, alors qu'on parle du chevalier cuirvé.

J'aimerais donc proposer la motion, que j'ai envoyée au greffier, pour m'assurer que des représentants de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et de l'Administration portuaire de Montréal viennent s'expliquer à ce sujet. Des travaux urgents vont commencer sous peu.

**Le président:** Monsieur Bonin, pourrions-nous reporter ça à jeudi?

Comme ça, je pourrais laisser le temps aux analystes de s'exprimer quant au déroulement de l'étude que nous avons terminée la semaine dernière.

Nous pourrions obtenir des instructions relativement à l'étude que vous avez proposée.

Êtes-vous d'accord?

• (1255)

**Patrick Bonin:** Malheureusement, si ce n'était que de moi, je n'aurais pas d'objection. Toutefois, il s'agit d'une espèce en péril qui est endémique au Québec, soit le chevalier cuirvé. Son habitat risque d'être perturbé d'un jour à l'autre. C'est pourquoi je pense qu'il est nécessaire de régler rapidement ce dossier.

**Le président:** Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

**Eric St-Pierre:** Puis-je demander de suspendre la réunion pour deux minutes pour pouvoir relire la motion de mon collègue M. Bonin?

**Le président:** Monsieur Bonin, avez-vous envoyé la motion?

**Patrick Bonin:** Oui, la motion a été envoyée.

**Le président:** Pourriez-vous la lire?

**Patrick Bonin:** Je peux la lire tout de suite, si vous le voulez.

Que le Comité invite l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et l'Administration portuaire de Montréal (APM) à venir témoigner conjointement, pendant au moins deux heures, au sujet des évaluations environnementales qui ont été réalisées dans le cadre du projet d'agrandissement du Port de Montréal à Contrecoeur, notamment en ce qui concerne les obligations de consultation publique prévues par la Loi sur l'évaluation d'impact et l'obtention d'un permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril autorisant des aménagements compensatoires dans l'habitat essentiel du chevalier cuirvé dans les îles de Verchères;

Et que le Comité tienne cette réunion au plus tard le 17 novembre.

[Traduction]

**Le président:** Madame Miedema, la parole est à vous.

**Shannon Miedema:** Merci.

J'ai une question pour mon collègue du Bloc à ce sujet.

Je comprends le problème et l'urgence. Je me demande pourquoi vous pensez que cette tribune, le comité de l'environnement, est la plus appropriée, compte tenu de l'urgence. Je me demande s'il peut respecter les délais s'il mène cette étude. Y a-t-il d'autres options qui pourraient mieux convenir à la situation? Avez-vous songé à d'autres solutions?

Merci.

[Français]

**Patrick Bonin:** L'obligation du gouvernement d'afficher un avis public et d'inviter le public à faire des observations est prévue au paragraphe 86(1) de la Loi sur l'évaluation d'impact, qui relève évidemment de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique et assurément de ce comité.

Nous parlons également d'espèces en péril protégées par la Loi sur les espèces en péril, qui relève de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique et, encore une fois, de ce comité.

Il faut agir, c'est urgent. Nous parlons d'une espèce en péril dont l'habitat est menacé par des travaux. La Loi sur les espèces en péril ne semble pas avoir été respectée.

[Traduction]

**Shannon Miedema:** Pouvons-nous suspendre la séance, s'il vous plaît, pour voir cela par écrit?

**Le président:** Nous suspendons la séance.

• (1255)

(Pause)

• (1304)

[Français]

**Le président:** Nous reprenons la séance.

Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

**Eric St-Pierre:** J'aimerais poser une question à mon collègue du Bloc québécois.

Je veux aborder la question de l'urgence. Dans votre motion, vous demandez que la réunion ait lieu au plus tard le 17 novembre. Il est 13 h 4, et la réunion se termine à 13 h 30. Nous nous rencontrons à nouveau ce jeudi, mais nous retournerons dans nos circonscriptions respectives la semaine prochaine. Cela ne nous laisse pas beaucoup de temps.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi la situation est urgente?

**Patrick Bonin:** Tout d'abord, les représentants de l'Administration portuaire de Montréal et de l'Agence canadienne d'évaluation d'impact peuvent se libérer pour une heure. La rencontre aurait lieu par vidéoconférence.

L'urgence concerne l'habitat du chevalier cuirvé, un poisson endémique menacé qu'on trouve seulement au Québec. Très bientôt, on va faire des travaux qui risquent de nuire à l'habitat essentiel du chevalier cuirvé. Ces travaux vont complètement à l'encontre de la Loi sur les espèces en péril.

Bien des questions ont été soulevées. Pourquoi est-ce que ça se passe comme ça? Comment se fait-il qu'il n'y ait pas eu d'avis public ni de consultations?

Il est donc urgent d'agir.

• (1305)

**Eric St-Pierre:** Pouvez-vous être plus précis sur l'échéancier?

Je comprends bien la question de l'urgence. Près de ma circonscription, à Pointe-de-l'Île, tout près de Rivière-des-Prairies, mon voisin et moi avons le même problème. Il concerne une plage publique. Toutefois, je sais que mon voisin, votre collègue, ne considère pas ça comme étant urgent.

J'aimerais mieux comprendre l'échéancier des travaux au Port de Montréal. Les travaux commenceront-ils en décembre, ou encore l'année prochaine?

**Patrick Bonin:** Selon ce que je comprends, le Port de Montréal prépare les installations nécessaires aux travaux. Ces derniers pourraient commencer demain. C'est pourquoi la situation est urgente.

Cette situation n'est pas identique à celle de la plage dont vous venez de parler. Nous pourrions d'ailleurs en discuter à un autre moment. Je parle plutôt de travaux imminents qui pourraient débiter sans préavis ni consultations publiques. Il faut clarifier la situation.

Il s'agit de la survie du chevalier cuirvé.

**Eric St-Pierre:** Les travaux ont-ils déjà commencé?

**Patrick Bonin:** L'Administration portuaire de Montréal vient d'obtenir le permis. Si les travaux n'ont pas encore commencé, ils pourraient commencer dès demain. L'Administration portuaire de Montréal est déjà prête à commencer les travaux, et elle voudrait le faire rapidement. Le projet a été proposé dans le cadre du projet de loi C-5 de votre gouvernement, projet de loi qui vise à bâtir rapidement le Canada.

Les choses doivent être faites de la bonne manière. Présentement, le projet soulève des inquiétudes majeures. Cela vaut donc la peine de clarifier la situation ici. Plusieurs groupes sont aussi très inquiets. Le chevalier cuirvé ne peut pas s'exprimer. Il faut donc le défendre et parler en son nom.

[Traduction]

**Shannon Miedema:** Merci, monsieur le président.

D'après mon expérience limitée au Comité, je dirais que les choses avancent très lentement. On travaille bien, mais lentement. S'il y a un risque que l'étude commence sous peu, je pense vraiment qu'il y a d'autres solutions qui pourraient être explorées, en raison de l'urgence de la situation. D'autres conversations pourraient être tenues et d'autres tactiques pourraient être utilisées. Je ne comprends vraiment pas pourquoi cette avenue serait choisie si l'étude peut commencer d'un jour à l'autre et qu'il y a ce risque.

Pouvez-vous nous faire part de vos commentaires à ce sujet?

[Français]

**Patrick Bonin:** Le Comité est souverain. Nous pouvons convoquer des représentants de l'Administration portuaire de Montréal et de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, toutes deux des organisations fédérales, pour qu'ils clarifient rapidement la situation.

C'est un moyen simple et efficace, et je n'en vois pas d'autres. Cela fait partie du mandat du Comité, puisque la Loi sur les espèces en péril et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale relèvent de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique.

[Traduction]

**David Bexte:** Merci, monsieur le président.

Je veux simplement dire que nous appuyons cette motion. S'il y a d'autres avenues, je pense que nous devrions les explorer en parallèle.

Cela concerne le fonctionnement du gouvernement. C'est une question urgente et émergente, qui évolue avec les nouvelles procédures du Bureau des grands projets et leur déploiement.

J'aimerais proposer un amendement pour ajouter « Et que le comité invite également Dawn Farrell, directrice générale du Bureau des grands projets, à comparaître et à présenter un exposé avant la fin du mois de novembre 2025 ».

**Le président:** Pouvez-vous, s'il vous plaît, expliquer comment votre amendement s'inscrit dans le cadre de la motion?

**David Bexte:** Ce projet à l'étude relève du Bureau des grands projets. En tant que directrice générale du Bureau des grands projets, Mme Farrell pourrait nous expliquer clairement les procédures du bureau. En vertu du projet de loi C-5, il a clairement été énoncé, ou à tout le moins c'était l'intention, que ce type de situation ne se produirait pas, que les règles et les procédures et les espèces en péril... Ces enjeux ne seraient pas contournés.

Nous voulons connaître les processus qui permettront d'atténuer cela. Allez à la source et obtenez les meilleurs renseignements possible auprès des dirigeants.

• (1310)

**Le président:** Relisez votre amendement.

**David Bexte:** Effectivement. Merci, monsieur le président.

Il vise à ajouter à la fin « Et que le comité invite également Dawn Farrell, directrice générale du Bureau des grands projets, à comparaître et à présenter un exposé avant la fin du mois de novembre 2025 ».

**Le président:** Quelqu'un veut-il débattre de l'amendement?

On vous écoute, monsieur St-Pierre.

**Eric St-Pierre:** J'ai une question pour obtenir des éclaircissements pour mon collègue de Bow River, en Alberta.

Pouvez-vous dire si le projet de Contrecoeur à Québec a déjà été approuvé par le Bureau des grands projets, compte tenu de l'urgence?

**David Bexte:** Je sais qu'il figure sur la liste. Tout évolue très rapidement.

C'est la nature de nos questions. Comment toutes ces règles fonctionnent-elles, et comment tout cela se passe-t-il ainsi? C'est la source de l'ambiguïté ou le manque de clarté. Nous voulons que les choses soient claires.

**Eric St-Pierre:** Si je comprends bien, il n'a pas été approuvé, mais il pourrait l'être, ou le processus d'approbation est en cours? Est-ce bien ce que vous dites?

**David Bexte:** Oui, j'ai donc la même impression que vous.

**Le président:** Madame Miedema.

**Shannon Miedema:** Je crois savoir que les principaux projets sur la liste tentent d'aller le plus rapidement possible. Je pense que tous les partis veulent avancer le plus rapidement possible, mais de

la bonne façon, en raison de la situation dans laquelle nous sommes en tant que pays.

Cela dépasse le cadre de la motion de M. Bonin. Dawn Farrell a comparu devant le Comité il y a quelques semaines. Elle a beaucoup à faire. Elle dirige une équipe entière maintenant. J'estime que cela dépasse un peu le cadre de la motion.

Encore une fois, je ne suis pas sûre que cela puisse être considérée comme une urgence puisque le projet fait actuellement l'objet d'un processus d'examen initial visant à s'assurer qu'il répond à tous les critères requis par la loi pour être considéré un projet d'édification nationale.

Par ailleurs, les députés d'en face viennent de voter contre une motion parce que notre horaire est tellement chargé jusqu'en décembre que nous ne pouvons même pas examiner de nouvelles motions. Je ne trouve pas cette situation très équitable. Je ne pense pas que nous devrions présenter cette motion pour le moment.

Merci.

**Le président:** Monsieur St-Pierre.

**Eric St-Pierre:** Si vous me le permettez, Mme Farrell était ici il y a deux semaines; vous pouvez probablement compter les jours sur les doigts de vos mains. Lorsqu'elle était ici, elle a déclaré qu'elle occupait son poste depuis seulement 39 jours. Elle l'occupe probablement depuis 49 ou 50 jours maintenant. Quels renseignements supplémentaires allons-nous obtenir en l'espace de quelques jours supplémentaires?

Je soulève les mêmes questions que mon collègue, surtout compte tenu du fait que nous parlons d'un horaire chargé et que nous ne pouvons rien ajouter. Nous votons de façon opportune contre ma motion et, soudainement, il y a du temps, et cette question est urgente et doit être traitée d'ici le 17 décembre.

Je veux simplement souligner les contradictions des conservateurs et des bloquistes à ce sujet.

**Le président:** Allez-y, monsieur Fanjoy.

**Bruce Fanjoy:** Merci, monsieur le président.

Je comprends que nous discutons d'un amendement, mais je constate un glissement dans la portée. Il s'agit d'une question très particulière qui a un caractère urgent.

Je tiens à assurer à mon collègue du Bloc que, de ce côté-ci de la table, nous nous soucions beaucoup des espèces en péril. Je pense qu'il serait préférable de traiter cette question en dehors du cadre du Comité à ce stade-ci. Cependant, cela ne signifie pas que le Comité ne pourra pas réexaminer les mêmes questions en temps voulu. Je pense tout de même que comme le temps presse, il faut envisager d'autres démarches qui permettraient de réunir l'administration portuaire et d'autres acteurs concernés avec le gouvernement et d'autres intervenants liés à ce grand projet.

J'aimerais que l'on procède de cette façon. Je pense que c'est dans l'intérêt de la protection des espèces en péril.

• (1315)

**Le président:** Allez-y, monsieur Bexte.

**David Bexte:** Merci, monsieur le président.

Je pense que l'une des grandes différences cette fois-ci, c'est que nous avons affaire à un cas bien précis. La dernière fois que la directrice générale du Bureau des grands projets a comparu devant le Comité, nous avons discuté de questions générales. Cela dit, je demande que la question soit mise aux voix.

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Bexte, mais vous ne pouvez pas le faire.

**David Bexte:** Ne puis-je pas poser la question au Comité et demander le vote?

**Le président:** Non. Tant que le débat n'est pas terminé, on ne peut pas demander le vote.

Y a-t-il autre chose à ajouter?

Allez-y, madame Miedema.

**Shannon Miedema:** Je crois comprendre que Pêches et Océans Canada s'efforce d'accélérer les processus d'approbation pour les autorisations prévues dans la Loi sur les pêches, afin que nous puissions réaliser plus rapidement et sans délai de grands projets, tout en respectant l'ensemble des dispositions de la Loi sur les pêches pour nous assurer que nous nous y conformons. Le travail est en cours pour ce qui est des grands projets, comme celui de Contre-cœur.

Il pourrait même être utile de discuter avec Pêches et Océans Canada et d'autres ministères à ce sujet, notamment au sujet des espèces en voie de disparition.

Merci.

**Le président:** Y a-t-il d'autres interventions?

Allez-y, monsieur St-Pierre.

[Français]

**Eric St-Pierre:** J'aimerais poser une question à mon collègue afin de clarifier une chose.

Dans la version anglaise de la motion, on parle de

[Traduction]

« the Canadian Environmental Assessment Agency », soit l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, en français.

[Français]

Je me demande s'il ne serait pas plus approprié de parler de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Ce n'est pas pour vous corriger, mais il faudrait vérifier cela. Il se peut qu'il y ait un problème de compétence.

Je suis nouveau, et j'essaie de mieux comprendre. J'ai un doute et je veux juste m'assurer que, si on doit appeler des témoins, on appelle ceux de la bonne agence. Il ne faudrait pas en appeler inutilement.

**Patrick Bonin:** En effet, il est bien question de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

**Eric St-Pierre:** Dans ce cas, il faudrait apporter un amendement à votre motion pour que ce soit plus clair.

**Patrick Bonin:** Je suis totalement d'accord.

**Le président:** Nous sommes en train de débattre de l'amendement de M. Bexte.

Monsieur St-Pierre, si vous le voulez, vous pouvez proposer un sous-amendement.

**Eric St-Pierre:** Merci. Je vais proposer ce sous-amendement.

[Traduction]

**Le président:** Vous pouvez le faire maintenant, monsieur St-Pierre. Vous pouvez procéder si vous le souhaitez.

**Eric St-Pierre:** Merci de m'accorder du temps pour le faire.

Je vais proposer le sous-amendement. Je suis heureux que mon collègue souscrive à cette évaluation.

Je propose un sous-amendement visant à remplacer « Agence canadienne d'évaluation environnementale » par « Agence d'évaluation d'impact du Canada ». Voilà mon sous-amendement.

**Le président:** Pourriez-vous répéter, monsieur St-Pierre?

**Eric St-Pierre:** Oui. Je suis désolé. Nous recevons ces motions à la dernière minute.

Il s'agit de remplacer « Agence canadienne d'évaluation environnementale » par « Agence d'évaluation d'impact du Canada ».

**Le président:** Le sous-amendement est irrecevable.

Pouvez-vous nous en expliquer la raison, monsieur le greffier?

● (1320)

**Le greffier du Comité (Leif-Erik Aune):** Pour des raisons qui concernent la portée, le sous-amendement doit être lié à l'amendement. La seule partie de la motion que vous pouvez modifier est celle que M. Bexte a proposée dans son amendement. Il a proposé d'ajouter à la fin de la motion d'inviter Dawn Farrell, directrice générale du Bureau des grands projets, à comparaître et à présenter un exposé avant la fin du mois de novembre 2025.

**Eric St-Pierre:** D'accord. Merci. Je comprends.

Je voudrais simplement demander si je peux obtenir l'amendement de M. Bexte par écrit. J'aimerais beaucoup pouvoir le voir, et idéalement en français également.

**David Bexte:** Avez-vous pu le prendre en note?

**Le greffier:** J'ai pris des notes, monsieur. Je crois comprendre que votre amendement visait à ajouter un passage à la motion. Il ne s'agissait pas de supprimer des mots, mais d'ajouter « et que le comité invite également Dawn Farrell, directrice générale du Bureau des grands projets, à comparaître et à présenter un exposé avant la fin du mois de novembre 2025 ».

Je l'ai pris en note.

**David Bexte:** Oui. Nous pouvons l'envoyer.

**Le greffier:** Nous devons juste le faire traduire auparavant. Veuillez patienter un instant.

● (1325)

[Français]

**Le président:** Avez-vous reçu le texte, monsieur St-Pierre?

**Eric St-Pierre:** Oui, je l'ai reçu en français et en anglais. Merci.

**Le président:** C'est parfait.

Monsieur Fanjoy, vous avez la parole.

[Traduction]

**Bruce Fanjoy:** Concernant cette motion visant à inviter Dawn Farrell à comparaître, je pense que les conservateurs ont clairement indiqué qu'ils souhaitaient que la première dirigeante du Bureau des grands projets comparaisse régulièrement devant le Comité. Elle était ici récemment et elle reviendra bientôt, à un moment donné.

Je pense que nous assistons actuellement... L'avenir du chevalier cuivré, une espèce désignée en voie de disparition, ne devrait pas reposer sur le moment de la comparution d'une personne devant le Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Je m'oppose à l'amendement, simplement parce qu'il aura pour effet de retarder la tenue de discussions qui doivent avoir lieu sans tarder. J'aimerais que nous allions dans cette direction.

Je serais heureux d'entendre d'autres interventions.

[Français]

**Le président:** Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

[Traduction]

**Eric St-Pierre:** Je tiens à remercier le greffier d'avoir rédigé le texte très rapidement et je vous remercie pour votre patience.

J'ai deux brèves questions à poser à mon collègue de Bow River.

Premièrement, vous voulez que le Comité invite la directrice générale à comparaître. J'aimerais savoir pour combien de temps. Pourriez-vous nous donner une idée de la durée de la comparution?

Deuxièmement, vous dites « présenter un exposé ». Je suis curieux de savoir ce que vous entendez par « exposé ». Parle-t-on d'une étude? D'une note? Pourriez-vous décrire un peu plus précisément vos attentes à cet égard? Je suis désolé. Mes questions visent à obtenir des précisions, mais je pense que les mots ont leur importance.

Merci.

• (1330)

**David Bexte:** Bien sûr.

Pour répondre brièvement à la question, il s'agirait de procéder selon la formule à laquelle le Comité est habitué. La directrice générale répondrait aux questions qui lui sont posées. Normalement, cette partie dure une heure. J'aimerais beaucoup qu'elle comparaisse pendant deux heures — voire toute la journée.

**Le président:** Merci.

Madame Kronis, la parole est à vous.

**Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC):** Je répondrais à l'argument de M. Fanjoy en disant qu'il est question d'une espèce en péril. Lorsqu'il s'agit de protéger les espèces en péril, nous devons utiliser tous les outils à notre disposition.

Le Comité est l'un de ces outils. C'est pourquoi j'appuie la motion.

[Français]

**Gabriel Hardy (Montmorency—Charlevoix, PCC):** Je vais également soutenir cette motion. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour protéger les espèces en voie d'extinction.

[Traduction]

**Shannon Miedema:** Si cela pouvait vraiment arriver demain, comme le dit M. Bonin, ce comité n'est pas le bon outil pour demander une injonction concernant les risques pour une espèce en voie de disparition. Ce n'est absolument pas le bon outil. Je pense que de nombreux autres outils pourraient être envisagés.

En ce qui concerne l'amendement, monsieur Bexte, vous avez dit dans votre réponse qu'il s'agirait de procéder comme nous le faisons habituellement en comité, c'est-à-dire que la directrice générale répondrait à nos questions. À mon avis, il ne s'agit pas d'un exposé.

Si vous voulez vraiment que Mme Farrell vienne nous parler précisément de cette question, je pense qu'il faudrait probablement préparer quelque chose à ce sujet, avec des détails. Elle ne connaîtra peut-être pas les réponses, car elle occupe de hautes fonctions et elle est à la tête d'une grosse machine. Je peux imaginer que la réunion se passerait comme la dernière fois. Des questions ont été posées sur toutes sortes de sujets concernant les grands projets, le climat, le Canada, etc.

Je vous encourage à revoir la formulation ou à considérer que cela pourrait dépasser le cadre de cette motion.

**Le président:** Monsieur Bexte, allez-y, s'il vous plaît.

**David Bexte:** Lorsque nous invitons des gens à comparaître devant le Comité, c'est toujours dans un certain contexte. Elles disposent de cinq minutes pour présenter un exposé qu'elles peuvent préparer auparavant. Elles peuvent se préparer en fonction du contexte. C'est suffisant. On leur demande de répondre aux questions posées. C'est exactement ce que le Comité demande.

Il y a une espèce en péril. C'est important.

Surtout, nous devons nous assurer, à mesure que cette situation nouvelle ou potentielle évolue, que nous comprenons comment le processus va fonctionner et comment tous les éléments vont interagir. C'est essentiellement là que nous voulons en venir. Il y a une question urgente que nous pouvons utiliser comme exemple, et c'est ainsi que nous devons procéder.

Le libellé de l'amendement reste tel quel. C'est tout.

**Le président:** Merci.

Allez-y, monsieur St-Pierre.

**Eric St-Pierre:** Étant donné que nous sommes déjà au début du mois de novembre, la semaine passera rapidement et nous serons très occupés dans les jours qui suivront. Lorsque nous reviendrons, disons à la fin du mois de novembre...

J'ai une question au sujet de l'autre motion d'urgence. Nous menons présentement notre étude sur la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, qui avait été proposée par les conservateurs. Si nous précipitons les choses... avec votre amendement et que nous faisons comparaître Dawn Farrell, quelles seraient les répercussions sur l'autre étude que les conservateurs ont proposée? Pouvez-vous nous parler du calendrier?

Nous avons une étude que votre parti a déclarée très urgente qui porte sur les véhicules électriques et, maintenant, il y a cette autre motion qui est également très urgente. Comment pouvons-nous concilier ces demandes urgentes de votre part?

**David Bexte:** C'est tout à fait possible. Il suffit de bien s'y prendre.

[Français]

**Le président:** Madame Miedema, si vous me le permettez, je voudrais dire quelque chose avant de vous donner la parole.

Premièrement, je vois que l'horloge affiche 13 h 35. Il faudrait donc se demander s'il faut continuer ce débat.

Deuxièmement, l'étude que nous avons entamée aujourd'hui a déjà été programmée pour le 17 novembre. Si nous voulons ajouter d'autres séances, il faudra annuler toutes les rencontres qui ont déjà été fixées pour le 17. De plus, des avis ont déjà été envoyés pour cette date ainsi que pour les rencontres subséquentes.

Pour ma part, je me préoccupe seulement de ce que le greffier doit faire.

[Traduction]

Il s'agit d'annuler, de recommencer et d'annuler à nouveau. Soyons-en conscients.

Je vous cède maintenant la parole, madame Miedema.

• (1335)

**Shannon Miedema:** Je répète qu'il ne s'agit pas d'une urgence. Ce projet n'est pas encore en cours. Les lois et les règlements environnementaux en vigueur doivent être respectés. Il y a des organismes, comme Pêches et Océans Canada et l'Agence d'évaluation d'impact, avec lesquels il est possible de discuter en cas de problème. Il pourrait même s'agir du personnel du Bureau des grands projets.

Je pense moi aussi que cela perturberait complètement notre programme et les travaux prévus avec les témoins qui ont été invités. L'étude conservatrice qui vient tout juste de commencer aujourd'hui serait retardée. Je pense vraiment qu'il y a de meilleures solutions à envisager.

Merci.

**Le président:** Y a-t-il d'autres interventions?

Nous passons au vote sur l'amendement de M. Bexte.

(L'amendement est adopté. [Voir le Procès-verbal])

**Le président:** L'amendement est adopté.

Nous reprenons maintenant le débat sur la motion modifiée.

Allez-y, monsieur St-Pierre.

[Français]

**Eric St-Pierre:** Monsieur Bonin, vous avez mentionné que plusieurs groupes, au Québec, étaient préoccupés relativement au projet de Contrecœur. Un groupe en particulier a été mentionné sur vos réseaux sociaux, soit SNAP Québec.

Pouvez-vous nommer tous les autres groupes qui sont préoccupés à ce sujet et qui ont pris position publiquement?

**Patrick Bonin:** Mon honorable collègue connaît très bien les groupes environnementaux du Québec. Je l'invite donc à communiquer avec eux.

Pour ma part, je suis en contact avec le Centre québécois du droit de l'environnement, ou CQDE. Cet organisme est reconnu, et il est très préoccupé. Mon collègue peut communiquer également avec Nature Québec et Eau secours, deux organismes qui sont sûrement préoccupés aussi. Il y a également des groupes nationaux.

Selon moi, il y a déjà suffisamment de groupes, et ceux qui sont spécialisés dans le dossier disent clairement que la situation est inquiétante. J'invite mon honorable collègue à s'approprier davantage ce dossier, parce qu'il est urgent d'agir. Actuellement, son gouvernement n'agit pas.

**Eric St-Pierre:** Si je comprends bien, vous dites que le CQDE, Nature Québec et des groupes nationaux ont exprimé publiquement des préoccupations concernant le projet de Contrecœur.

C'est bien cela?

**Patrick Bonin:** Plusieurs groupes se sont exprimés publiquement. Ce dossier est sur la table depuis plusieurs années. Je peux nommer Eau secours, la Fondation Rivières, Greenpeace, Nature Québec, le Centre québécois du droit de l'environnement et la Société pour la nature et les parcs, entre autres groupes. Ça en fait déjà pas mal.

**Eric St-Pierre:** Cela a-t-il commencé il y a plusieurs années ou seulement récemment?

**Patrick Bonin:** Cela fait plusieurs années.

**Eric St-Pierre:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Allez-y, madame Miedema.

**Shannon Miedema:** J'aimerais vraiment mieux comprendre pourquoi il s'agit d'une urgence. Je suis maintenant perplexe.

La motion vise-t-elle la tenue d'une étude ou seulement d'une seule réunion avec Dawn Farrell? Que demandons-nous, en fait? Que va-t-il se passer?

Monsieur Bonin, que signifie concrètement ce que nous demandons? Si vous pouviez répondre à cette question, ce serait très bien.

[Français]

**Patrick Bonin:** Au risque de me répéter, je dirai que des travaux pourraient commencer dès demain sur le site. Votre gouvernement a accordé un permis. Il a inscrit ce projet sur la liste des projets d'intérêt national établie dans le projet de loi C-5. Cela lui permet de passer outre à la Loi sur les espèces en péril et d'aller de l'avant, malgré toute la législation qui a été mise en place au cours des dernières décennies au Canada.

Il est donc urgent d'agir. Pour ma part, j'ai entendu dire que le chevalier cuivré était en danger. J'ai constaté que des groupes environnementaux demandaient une enquête et la suspension du permis et que des travaux pourraient commencer n'importe quand. Si ce n'est pas le cas, qu'on me le prouve.

S'il y a d'autres moyens d'éviter les risques pour l'espèce, tant mieux. Explorons-les. Nous devons faire tout en notre pouvoir pour clarifier la situation et protéger le chevalier cuivré, une espèce menacée qu'on ne retrouve qu'au Québec. Il ne vit nulle part ailleurs dans le monde.

Le rôle du Comité est très précis, et cela relève de son mandat. Nous avons une responsabilité à ce sujet, et je m'attends à ce que le Comité se montre à la hauteur de son mandat pour protéger cette espèce menacée.

• (1340)

**Le président:** Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

**Eric St-Pierre:** J'aimerais clarifier un dernier point.

Mon collègue connaît le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, ou BAPE, un peu mieux que moi, étant donné son expérience.

Cet organisme a-t-il été interpellé au sujet de ce dossier?

A-t-il un rôle précis à jouer dans ce projet? Si oui, quel est-il?

**Patrick Bonin:** Monsieur le président, le temps file. Je ne sais pas où mon collègue veut en venir avec cette question.

Le BAPE relève de la province de Québec. Je vais donc laisser le gouvernement du Québec faire son travail. Le projet du gouvernement fédéral relève de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Le gouvernement fédéral a fait une évaluation d'impact, et 302 conditions ont été mises en place. Certaines concernent le chevalier cuivré. Ces conditions n'ont toujours pas été remplies. Des irrégularités potentielles risquent d'avoir des effets irréversibles sur une espèce menacée.

J'invite donc mon collègue à communiquer avec le gouvernement du Québec s'il veut avoir davantage d'information sur le BAPE. Il s'agit ici du rôle du gouvernement fédéral, et ce rôle n'est pas assumé actuellement.

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il d'autres interventions?

Allez-y, madame Miedema.

**Shannon Miedema:** Je crois comprendre que lorsqu'un projet est proposé, toutes les lois applicables s'appliquent et sont prises en compte. Si une espèce en péril est touchée, les ministères examinent les répercussions potentielles sur l'espèce en question. Ils examinent les mesures d'atténuation et les options afin de trouver un équilibre entre le projet et les risques pour l'environnement, les espèces en péril et d'autres éléments.

C'est ce qui se passe actuellement. Telle est notre loi. Tel est le travail de ces ministères. Je ne comprends toujours pas ce que ce comité peut apporter au processus.

[Français]

**Le président:** Monsieur St-Pierre, vous avez la parole

**Eric St-Pierre:** Je propose d'ajouter un sous-amendement visant à ajouter un témoin, soit un représentant du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, du gouvernement du Québec. Il serait convoqué pour 30 minutes. Il s'agit de clarifier cette situation et voir quel serait l'impact à l'échelon de la province et à celui du fédéral.

Il s'agit d'ajouter les mots « Bureau d'audiences publiques sur l'environnement », comme témoin.

[Traduction]

C'est l'amendement que je propose.

[Français]

**Patrick Bonin:** Monsieur le président, nous parlons d'un projet qui a été autorisé par le gouvernement fédéral. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement n'a pas de raison d'être dans ces discussions. Le problème actuel n'a rien à voir avec le gouvernement du Québec.

Nous parlons vraiment du gouvernement fédéral, de l'Administration portuaire de Montréal et de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

Je ne comprends pas où veut en venir mon collègue. Je m'en tiendrai donc à l'essentiel. Je propose de voter sur la motion.

**Le président:** Le greffier aimerait que je précise un point. Le Comité peut inviter n'importe qui, n'importe quel organisme. Toutefois, il est important qu'ils soient au Canada.

Monsieur St-Pierre, avez-vous levé la main?

**Eric St-Pierre:** Non, monsieur le président.

**Le président:** Pourrait-on lire le sous-amendement?

**Le greffier:** Si je comprends bien, monsieur St-Pierre, il s'agit d'ajouter comme témoin le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Est-ce exact?

**Eric St-Pierre:** C'est exact.

**Le président:** Je lance le débat sur ce sous-amendement.

Nous ne pouvons pas passer au vote, parce qu'il y a un débat sur le sous-amendement.

**Patrick Bonin:** Je n'ai aucun commentaire, et je suis prêt à voter sur ce sous-amendement.

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il d'autres interventions?

**Bruce Fanjoy:** Pouvons-nous voir l'amendement par écrit en anglais et en français, s'il vous plaît?

**Le greffier:** Je ne l'ai pas. Si je le reçois par écrit, je me ferai un plaisir de le distribuer. Je serai ravi de préparer une version anglaise et de la distribuer aux membres du Comité s'ils en ont besoin.

● (1345)

[Français]

**Patrick Bonin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Bonin, vous avez la parole.

**Patrick Bonin:** Ce sous-amendement est proposé par le gouvernement, et c'est lui qui devrait avoir cette information. De notre côté, nous n'avons pas besoin de cette information par écrit. Nous aimerions donc que nous passions au vote.

**Le président:** Monsieur Bonin, vous devez comprendre que je ne peux pas obliger la tenue du vote tant qu'il y a une volonté de débattre. Ce n'est peut-être pas votre cas, mais il y a une volonté de débattre du sous-amendement de l'autre côté de la table.

On ne peut donc pas continuer à me demander de passer au vote. Je ne peux pas le faire tant qu'il y a un débat.

**Patrick Bonin:** Je comprends, monsieur le président, mais je ne vois pas de débat.

Un amendement a été proposé par mes collègues libéraux, qui, de toute évidence, veulent gagner du temps.

Personne n'a quelque chose à dire sur cet amendement, sauf ceux qui l'ont proposé.

S'ils n'ont aucune question sur leur propre sous-amendement et que personne n'a rien à dire, nous passons normalement au vote, tout simplement.

**Le président:** J'espère que vous vous souviendrez de vos paroles, parce qu'un jour, la situation sera inversée.

Je vais donc poser la question.

Sur les instructions du greffier, nous ne pouvons pas passer au vote, parce qu'il y a un débat sur le sous-amendement.

[Traduction]

Y a-t-il d'autres interventions au sujet de l'amendement proposé par M. St-Pierre?

**Bruce Fanjoy:** S'agit-il de celui que nous n'avons pas reçu par écrit?

**Le président:** Nous sommes tous des membres de ce comité. L'amendement doit être présenté par écrit dans les deux langues officielles.

**Le greffier:** Voulez-vous que je prépare la version écrite?

**Le président:** Oui, car un jour, la même chose se produira de ce côté-là de la table, et je ne pourrai pas poursuivre si nous n'avons pas un texte bilingue. Je veux être juste envers les deux côtés.

• (1345) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1350)

**Le président:** Nous reprenons le débat. Le greffier m'informe que l'amendement de M. St-Pierre a été rédigé, traduit et distribué.

Allez-y, monsieur Fanjoy.

**Bruce Fanjoy:** Je voudrais proposer un amendement visant à supprimer la dernière phrase de la motion de M. Bonin, soit « que le comité tienne cette réunion au plus tard le 17 novembre ».

**Le président:** Vous ne pouvez pas proposer d'amendement tant que le Comité est toujours saisi du premier amendement, c'est-à-dire tant que vous n'avez pas débattu de l'amendement et que vous n'avez pas voté à son sujet.

Pour en revenir à l'amendement proposé par M. St-Pierre, il a été traduit et distribué. Y a-t-il d'autres observations à son sujet?

Monsieur St-Pierre, c'était votre amendement. Pouvez-vous le lire afin que nous puissions en finir et passer à autre chose?

• (1355)

**Eric St-Pierre:** Oui. Nous ajoutons les mots « et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ».

(L'amendement est adopté. [Voir le Procès-verbal])

**Le président:** Nous allons maintenant examiner la motion modifiée.

Monsieur le greffier, puis-je vous demander de la lire, afin que nous puissions savoir clairement sur quoi nous nous penchons actuellement et peut-être passer au vote par la suite?

**Le greffier:** Oui, monsieur.

Que le comité invite l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et l'Administration portuaire de Montréal (APM), et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à venir témoigner conjointement, pendant au moins deux heures, au sujet des évaluations environnementales qui ont été réalisées dans le cadre du projet d'agrandissement du Port de Montréal à Contrecoeur, notamment en ce qui concerne les obligations de consultation publique prévues par la Loi sur l'évaluation d'impact et l'obtention d'un permis en vertu de la Loi sur les es-

pèces en péril autorisant des aménagements compensatoires dans l'habitat essentiel du chevalier cuirvé dans les îles de Verchères; que le Comité tienne cette réunion au plus tard le 17 novembre; et que le comité invite également Dawn Farrell, directrice générale du Bureau des grands projets, à comparaître et à présenter un exposé avant la fin du mois de novembre 2025.

Merci.

**Le président:** Allez-y, monsieur Fanjoy.

**Bruce Fanjoy:** Je voudrais proposer un amendement visant à supprimer le dernier bout de phrase de la motion, pour des raisons pratiques.

Merci.

**Le président:** Pouvez-vous indiquer les mots que vous souhaitez supprimer?

**Bruce Fanjoy:** Je veux supprimer « que le Comité tienne cette réunion au plus tard le 17 novembre ».

**Le président:** Y a-t-il des interventions? Est-ce compris?

[Français]

Est-ce que tout le monde comprend bien l'amendement proposé?

[Traduction]

Il n'y a pas d'interventions?

(L'amendement est rejeté.)

**Le président:** Nous reprenons le débat sur la motion modifiée.

(La motion est adoptée.)

[Français]

**Le président:** La semaine dernière, le greffier a envoyé un courriel à propos de considérations générales relativement à la rédaction des rapports ainsi que des thèmes d'instruction.

Je laisse la parole aux analystes afin qu'ils nous orientent sur la procédure à suivre et qu'ils nous donnent tous les détails concernant le rapport qu'ils prépareront prochainement.

**Sarah Yakobowski (attachée de recherche auprès du Comité):** Monsieur le président, je vous remercie de nous donner l'occasion de prendre la parole devant le Comité.

• (1400)

[Traduction]

Nous travaillons selon les directives du Comité et nous sommes ravis de pouvoir parler brièvement d'une approche pour la rédaction de rapport qui a bien fonctionné pour ce comité.

Maintenant que le Comité a reçu tous les témoignages prévus dans le cadre de son étude sur le plan de réduction des émissions, nous présumons que le Comité aimerait qu'un rapport soit rédigé. Les députés peuvent maintenant nous guider dans la préparation du rapport qui sera déposé à la Chambre.

Comme M. Iacono l'a mentionné, le greffier a envoyé un courriel. Les instructions de rédaction — qui sont généralement données verbalement — porteraient sur les sujets à mettre en évidence dans le rapport, les témoins ou les mémoires que les députés souhaiteraient que l'on y mentionne, puis les recommandations, qui sont généralement destinées au gouvernement du Canada.

**Le président:** Nous allons suspendre la séance pour passer à huis clos, afin de laisser le temps aux analystes de nous faire part de leurs réflexions.



Nous allons prendre quelques secondes.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

Merci beaucoup.

---





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>