



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

# Comité permanent de la science et de la recherche

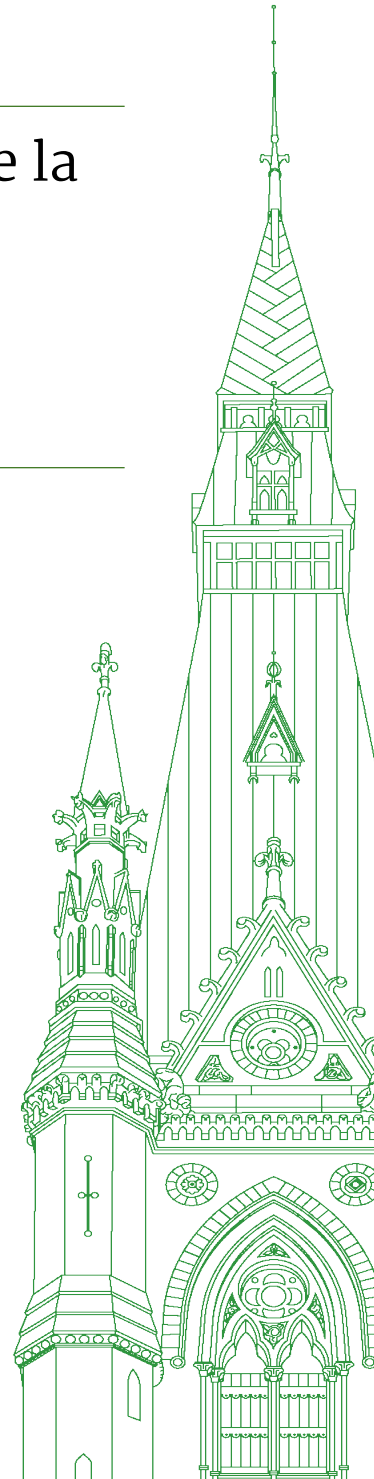
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 031**

Le jeudi 16 avril 2026

---

Présidente : Salma Zahid





## Comité permanent de la science et de la recherche

Le jeudi 16 avril 2026

• (1105)

[Traduction]

**La présidente (Salma Zahid (Scarborough-Centre—Don Valley-Est, Lib.)):** Bonjour à tous. Je déclare ouverte la 31<sup>e</sup> séance du Comité permanent de la science et de la recherche.

Aujourd'hui, nous commençons notre étude des répercussions de l'Arrangement préliminaire conjoint Canada-Chine sur le secteur canadien des véhicules électriques.

J'aimerais formuler quelques observations à l'attention des témoins et des députés.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent sur Zoom, vous pouvez sélectionner, au bas de votre écran, le canal approprié pour l'interprétation: anglais, parquet ou français. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Sur ce, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins du premier groupe aujourd'hui.

Aujourd'hui, nous recevons M Guy Saint-Jacques, ancien ambassadeur du Canada en République populaire de Chine. Il se joint à nous par vidéoconférence. Nous accueillons également M. Michael Kovrig, fondateur du Global Network for Strategic Effects.

Tous les témoins auront cinq minutes pour présenter leurs déclarations liminaires. Nous passerons ensuite aux périodes de questions.

Sur ce, nous commençons par M. Saint-Jacques.

Vous aurez cinq minutes. La parole est vous, allez-y s'il vous plaît.

**Guy Saint-Jacques (ancien ambassadeur du Canada en République populaire de Chine, à titre personnel):** Bonjour, madame la présidente.

[Français]

Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous remercie de votre invitation.

Aujourd'hui, je voudrais soulever trois sujets: premièrement, le fait que la Chine est devenue une source importante de produits de haute technologie; deuxièmement, la question des véhicules électriques chinois au Canada; et, troisièmement, les leçons que nous devons en tirer.

Le président Xi Jinping espère compléter la grande renaissance de la Chine en 2049, année du centenaire de la création du Parti communiste chinois. Conscient que le pays faisait face à une crise démographique avec un nombre décroissant de travailleurs, il a lancé en 2015 la vaste stratégie « Fabriqué en Chine 2025 », qui visait

à accroître la productivité manufacturière dans 10 secteurs technologiques, de façon à non seulement ne plus dépendre de l'étranger, mais aussi devenir un exportateur net de ces technologies et même à éliminer la concurrence étrangère.

Une étude du *South China Morning Post* en 2024 a confirmé que 84 % des objectifs avaient été atteints. Ces secteurs incluent les énergies renouvelables, les trains à haute vitesse, les télécommunications, l'aéronautique, la robotique, les nouveaux matériaux, la biomédecine et, bien sûr, les véhicules électriques ainsi que les batteries. Ces succès ont été atteints grâce à une combinaison d'avantages fiscaux, de congés de taxes, de subventions, de transferts forcés de technologie et, bien sûr, de vols de technologie, notamment ici, au Canada.

Toutefois, cette politique a entraîné des surcapacités industrielles, notamment dans les batteries et les semi-conducteurs. Ces surproductions, largement subventionnées, alimentent désormais un excédent commercial massif et accentuent les frictions avec les partenaires commerciaux de la Chine. Par exemple, sur les quelque 50 producteurs de véhicules, en Chine, seulement 3 ou 4 sont rentables. Au cours des trois premiers mois de cette année, les exportations de véhicules électriques chinois ont augmenté de plus de 77 %.

• (1110)

[Traduction]

Nous devons reconnaître que la Chine fabrique maintenant des produits de grande qualité à des prix très compétitifs. La décision du gouvernement précédent de suivre aveuglément les Américains en imposant des droits de douane de 100 % sur les véhicules électriques chinois était malavisée. Nous aurions dû respecter les règles de l'OMC et réaliser une étude complète sur les subventions fournies par le gouvernement chinois. En conséquence, on aurait eu des droits de douane plus semblables à ceux appliqués par l'Union européenne.

Je peux comprendre pourquoi M. Carney voulait améliorer la relation avec la Chine. Aucun acteur ne peut se permettre d'en faire fi, car elle est trop importante. Éliminer les droits de douane chinois sur le canola et les fruits de mer, deux de nos exportations importantes en Chine, était important. La décision de contrepartie d'autoriser l'entrée de 49 000 véhicules électriques chinois par année au Canada est logique et aidera également à réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, attirer les fabricants de véhicules électriques chinois au Canada permettra de compenser la perte d'emplois liée au fait que les fabricants d'automobiles américains ont déplacé leur production aux États-Unis, à la suite des pressions exercées par le président Trump. Lorsque GM Canada est allé à Shanghai en 2009 pour fabriquer des automobiles Buick Regal, la Chine a insisté en disant que le contenu chinois dans ces voitures devrait augmenter graduellement jusqu'à 100 % après dix ans. Le gouvernement canadien devrait imposer une obligation semblable aux fabricants chinois prêts à s'établir au Canada.

Pour ce qui est des leçons à tirer pour le Canada, le plan quinquennal adopté par le Congrès national du peuple lors de son assemblée annuelle le mois dernier réclame plus d'investissements dans de nouvelles forces productives comme la robotique, la physique quantique, de nouveaux médicaments et la fabrication. Cela signifie que, d'ici 2030, 45 % de la capacité manufacturière mondiale se trouvera en Chine. Si nous ne sommes pas assez prudents, cela entraînera davantage de frictions commerciales et l'érosion graduelle de notre propre capacité manufacturière.

Le gouvernement devrait donc travailler avec ses alliés pour faire des démarches conjointes visant à forcer la Chine à ouvrir davantage ses marchés aux étrangers, comme promis lorsqu'elle s'est jointe à l'OMC en 2001. Nous devrions également nous opposer au dumping de produits chinois ici et lancer des enquêtes de l'OMC, au besoin.

Enfin, le gouvernement devrait également prendre plus de mesures pour prévenir le vol de technologie et adopter des stratégies permettant à notre secteur de haute technologie de progresser. Nous devons également clarifier les règles sur les investissements chinois au Canada.

[Français]

Je serai heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

Sur ce, nous passons maintenant à M. Kovrig.

Allez-y s'il vous plaît. Vous avez cinq minutes pour présenter votre déclaration liminaire.

**Michael Kovrig (fondateur, Global Network for Strategic Effects):** Je vous remercie de me donner l'occasion de conseiller le Comité.

Ouvrir le marché du Canada aux véhicules électriques de la République populaire de Chine devrait être évalué non pas comme un accord commercial ordinaire, mais bien comme un pari tactique comportant le risque d'un enchevêtrement profond avec un État à parti unique de plus en plus totalitaire. À moins que cet échange soit très encadré, il est probable qu'il sape la base industrielle du Canada et le développement technologique et affaiblisse la sécurité nationale et l'autonomie en matière d'élaboration de politiques.

Les véhicules électriques et les batteries constituent un secteur stratégique. Le Parti communiste chinois le sait très bien et a versé d'énormes ressources dans le secteur dans l'espoir de dominer sur la scène mondiale le secteur de la technologie et de la fabrication de pointe. Derrière chaque véhicule électrique construit en Chine se trouve un modèle de financement dirigé par l'État d'une valeur de plus de 300 milliards de dollars canadiens en subventions, allègements fiscaux, terres bon marché et baisse des salaires.

Des incitatifs politiques déformés créent beaucoup plus de sociétés que ce que le marché national peut soutenir et leur permettent d'exercer leurs activités sans réaliser de profit pendant des années, ce qui sature le marché national d'un surplus chronique, déséquilibre l'économie et génère des surplus commerciaux faramineux. Un grand nombre des fabricants de véhicules électriques évoluant dans cet environnement finiront par échouer, mais une poignée d'entre eux pourraient devenir des géants internationaux, et leur domination augmentera le levier géoéconomique de la RPC, le contrôle des technologies clés et le pouvoir pour établir des normes et définir la gouvernance mondiale.

Le scénario est le suivant: inonder, consolider et utiliser comme arme. Au cours de la première étape, les entreprises chinoises inondent les marchés, puis réduisent les prix et atteignent une échelle de production supérieure à celle de leurs concurrents. Lors de la deuxième étape, les marges de profit s'effondrent, les concurrents partent ou ne réussissent jamais à percer, et les entreprises chinoises consolident leur part de marché. À la troisième étape, le Parti communiste peut utiliser son contrôle des intrants, de la production, des exportations, des chaînes d'approvisionnement et de son pouvoir de fixation des prix pour exercer un levier géopolitique.

Nous avons déjà vu des variantes de cette stratégie: les panneaux solaires, où la surabondance de la RPC a entraîné l'effondrement de l'industrie occidentale; l'acier, où la Chine a créé une surcapacité mondiale; et les terres rares, où l'État-parti utilise les contrôles à l'exportation comme levier dans les négociations.

Dans plusieurs autres pays, les véhicules électriques franchissent déjà rapidement la première étape et s'emparent d'une part de marché importante. À mesure que la surproduction chinoise accède davantage au marché canadien, elle risque de compromettre la nouvelle stratégie automobile du gouvernement.

Un quota peut limiter les volumes d'importation, mais cela ne règle pas le risque que des véhicules connectés exploitent des logiciels non fiables ni l'enchâssement de marques chinoises importées qui renforce la loyauté des consommateurs et accroît les pressions politiques visant à élargir le quota. Parallèlement, le Canada aura du mal à attirer des investissements importants, des entreprises conjointes ou des transferts technologiques. En revanche, les constructeurs chinois sont susceptibles de recourir à du matériel en pièces détachées pour contourner les barrières commerciales et créer une dépendance structurelle, tandis que les consommateurs canadiens assument le coût moral d'une complicité avec des pratiques environnementales dommageables et des violations des droits de la personne, comme le travail forcé.

Les Canadiens doivent réfléchir de manière stratégique. Le secteur automobile soutient un écosystème de fabrication de pointe qui soutient à son tour une base industrielle de défense et des emplois stables, mais il en dépend également. Si les véhicules électriques chinois obtiennent rapidement une part de marché, cela pourrait entraîner l'effondrement rapide et irréversible — ou une prise de contrôle — de cet écosystème. Avec le temps, la force d'accélération industrielle de la Chine amènerait le Canada à la troisième étape, où la subordination économique et la déférence politique ritualisée s'accroissent pour créer un risque stratégique. L'économie pourrait glisser jusqu'au bas de la chaîne de valeurs jusqu'à ce que les Canadiens soient relégués au rôle de fournisseurs de matière brute dépendante d'une grande puissance prédatrice pour les importations des technologies qui façonnent l'avenir.

Je reconnais et je comprends les aspirations visant à accélérer la transition verte, à réduire les prix à la consommation, à acquérir des technologies et à se prémunir contre l'incertitude de l'administration Trump, mais un approfondissement des liens économiques avec la Chine ne constitue pas une voie durable pour atteindre ces objectifs. C'est une impasse, parce que cet échange commercial est indissociable de l'élargissement de la surface d'attaque qui permet au PCC de déployer sa coercition économique.

Pour atténuer ces risques et préserver les options, le gouvernement devrait garder l'accès aux marchés limité, conditionnel et réversible grâce à des dispositions de caducité; mener des enquêtes antisubvention conformes à l'OMC pour justifier la prise de mesures compensatoires supplémentaires; comptabiliser toutes les importations de véhicules assemblés à l'aide de matériel en pièces détachées dans les quotas; protéger et renforcer la capacité nationale dans les secteurs stratégiques, dont les chaînes d'approvisionnement de batteries et la transformation des minéraux critiques; et aligner nos mesures commerciales, nos interdictions de travail forcé, nos critères de filtrage des investissements, notre réglementation en matière de cybersécurité et nos normes de technologie sur ceux de partenaires fiables.

● (1115)

Le secteur automobile du Canada se trouve à la croisée des chemins. Si nous prenons la mauvaise route, c'est tout un écosystème industriel qui pourrait être affaibli ou absorbé, ce qui pourrait créer une dépendance qui compromet la sécurité économique, la souveraineté et les valeurs démocratiques.

Pour éviter que cela ne se produise, les Canadiens doivent être déterminés à établir des modalités et à limiter la portée du commerce avec la Chine dans ce secteur stratégique.

Merci.

**La présidente:** Merci.

Sur ce, nous allons commencer notre première période de questions. Nous commençons par le député Baldinelli pour six minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

**Tony Baldinelli (Niagara Falls—Niagara-on-the-Lake, PCC):** Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins d'être ici ce matin.

Monsieur Kovrig, je suis heureux de vous revoir. Merci de comparaître devant le Comité.

En janvier dernier, le premier ministre du Canada s'est rendu en Chine pour conclure un nouveau partenariat stratégique avec la République populaire de Chine, axé sur l'énergie, le secteur agroalimentaire et le commerce. Durant cette visite, le premier ministre a déclaré qu'il croyait que les progrès que nous avons accomplis dans le cadre de ce partenariat nous positionnent bien pour le nouvel ordre mondial.

Comment réagissez-vous à ces commentaires?

**Michael Kovrig:** J'ai une profonde inquiétude quant aux répercussions potentielles de cette déclaration.

Si le premier ministre a simplement voulu gagner du temps tactique à court terme, je pense que c'est compréhensible dans une situation complexe, mais je n'appuie pas ce choix de mots particulier. En effet, la chose essentielle à comprendre dans ce type de scénario

est que les pays occidentaux, en particulier les démocraties, ont peut-être des politiques et des plans. Le Parti communiste chinois, lui, a des récits. Le récit qu'il cherche à construire est celui d'une prééminence et d'une centralité inévitables dans la structuration de sa région et, au bout du compte, de l'ordre mondial. Contribuer à ce récit revient essentiellement à faire un compromis dans des négociations sans recevoir quoi que ce soit en retour. C'est un compromis très dangereux à faire.

● (1120)

**Tony Baldinelli:** Vous avez évoqué le pari tactique et le fait de réfléchir de manière stratégique. À votre avis, le gouvernement libéral commet-il une erreur en rapprochant le Canada de la Chine et du Parti communiste chinois à l'heure actuelle, compte tenu de son bilan abject dans sa négligence des droits de la personne, son recours au travail forcé et l'incarcération injuste non seulement de vous-même, mais d'autres personnes, y compris le défenseur des libertés et de la démocratie Jimmy Lai, qui possède des entreprises familiales et hôtelières non seulement dans ma communauté de Niagara-on-the-Lake, mais aussi partout en Ontario?

**Michael Kovrig:** Je pense qu'on peut le comprendre sur le plan tactique dans une situation d'incertitude géopolitique et de pression extrême. Je comprends pourquoi le gouvernement canadien agit ainsi. De fait, de nombreux gouvernements essaient de faire la même chose.

Je distinguerais toutefois... Essayer de stabiliser les relations avec la Chine en mettant en place des mécanismes diplomatiques et des canaux pour gérer ces relations de la manière la plus ordonnée possible et utiliser la communication en personne pour approfondir la compréhension des perspectives de la Chine et du Parti communiste constituant, à mon avis, un acte diplomatique nécessaire. Le risque est que la stabilisation se normalise et aboutisse à un enchevêtrement plus profond, lequel, à son tour, amplifie et augmente les risques que l'enquête Hogue et de nombreux autres rapports et analyses canadiens — par exemple ceux de nos organismes de sécurité — ont déjà exprimés clairement.

Le problème fondamental, c'est que le Parti communiste chinois a un programme hostile aux démocraties occidentales, car il cherche à affaiblir notre gouvernance et nos sociétés et à nous diviser les uns les autres. Il souhaite tout particulièrement créer des dissensions entre les États-Unis et ses alliés. À l'heure actuelle, il tire parti de relations manifestement tendues. Nous ne devrions pas nous engager davantage dans cette dynamique. Nous devrions rechercher des moyens stratégiques d'y résister.

Chercher à se prémunir contre l'incertitude des relations avec les États-Unis en se rapprochant de la Chine constitue un pari risqué, qui risque d'entraîner pour le Canada davantage de coûts négatifs que les bénéfices qu'il pourrait en tirer. Cela amplifie les risques au lieu de les réduire. Au contraire, le Canada devrait davantage diversifier ses échanges avec d'autres économies.

**Tony Baldinelli:** Lors de la dernière élection fédérale, le premier ministre a dit que la Chine constituait la plus grande menace à la sécurité du Canada. De fait, la semaine juste après sa déclaration, il était à une conférence de presse dans ma communauté de Niagara Falls, et il a affirmé que le Canada devait contrer les menaces d'ingérence étrangère de la Chine. Il a également critiqué la Chine pour s'être associée à la Russie dans la guerre contre l'Ukraine et a dit qu'elle constituait une « menace » pour l'Asie au sens large et pour Taïwan, en particulier. M. Carney a dit que la Chine constitue la plus grande menace « du point de vue géopolitique » et que le Canada « prenait des mesures pour y réagir ».

Savez-vous ce qu'il entend en disant que le Canada prend des mesures pour réagir à cette situation? Qu'est-ce qui a changé?

**Michael Kovrig:** Je pense que c'est une question à poser au gouvernement afin de savoir quelles politiques il poursuit, mais j'ai l'impression — et c'est là que vous verrez des activités simultanées différentes — que, par exemple, d'une part, il y a un enchevêtrement économique plus profond à certains égards. Je pense que l'une des mesures serait de faire preuve de jugement quant aux secteurs où les échanges commerciaux et les investissements pourraient être augmentés. D'autre part, le gouvernement a augmenté ses dépenses et ses investissements dans la défense, l'approvisionnement en défense et a renforcé d'autres mécanismes.

Le problème du Comité — du point de vue scientifique et technologique — est qu'un plus grand enchevêtrement avec la Chine crée plus de risques, ce qui donne lieu à des coûts que le gouvernement et les contribuables doivent atténuer. Il y a lieu de se demander si les avantages économiques — qui risquent d'être concentrés étroitement dans une poignée d'entreprises, et franchement, entre les mains d'une poignée de particuliers — ne sont pas contrebalancés par le coût nécessaire pour atténuer tous ces défis et, en particulier, le risque de nuire aux négociations avec les États-Unis, qui demeure une relation de loin plus déterminante. Les Américains ont été très clairs: ils voient d'un très mauvais œil un approfondissement des liens avec la Chine de la part du Canada et de ses alliés.

Je pense que nous devons adopter une vision à plus long terme, garder notre calme et nous montrer plus stratégiques en ce qui concerne les répercussions possibles de cet équilibre des pouvoirs sans prendre des décisions qui mettraient en péril les relations et les négociations avec les États-Unis au profit d'avantages économiques à court terme susceptibles de se révéler éphémères.

**Tony Baldinelli:** Merci de votre temps.

**La présidente:** Merci, monsieur Baldinelli.

Nous allons passer au député Noormohamed pour six minutes.

Allez-y s'il vous plaît.

**Taleb Noormohamed (Vancouver Granville, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à nos deux témoins d'être ici.

Je peux peut-être commencer par vous, monsieur l'ambassadeur. Une chose que je trouve importante à définir pour nous tous, c'est que le premier ministre a décrit ce moment dans les relations canado-chinoises comme un « tournant ». Selon votre expérience d'ambassadeur à Beijing, quelle est l'importance de cette remise à zéro? Quelles portes auparavant fermées cela ouvre-t-il? Quels mécanismes de protection et garde-fous voyez-vous actuellement en place pour garantir que cette relation demeure conforme à la manière dont le Canada conçoit aujourd'hui le monde?

• (1125)

**Guy Saint-Jacques:** Je dirais que la visite de M. Carney était très importante. Je peux comprendre qu'il se sente animé d'un sentiment d'urgence. Il sait que la relation avec les États-Unis pourrait se détériorer davantage.

Il y a une chose que j'aimerais clarifier. Nombreux sont ceux qui remettent en question l'idée que nous avons conclu un partenariat stratégique avec la Chine. En fait, nous ne faisons que reprendre un partenariat stratégique. Le partenariat stratégique a été établi lorsque M. Harper était premier ministre. Par conséquent, nous ne faisons que retourner à l'endroit où nous étions. De plus, j'ajouterais que vous devez collaborer avec la Chine. Nous savons à quel point elle est proche de la Russie, de l'Iran et de la Corée du Nord. Nous devons utiliser toutes les occasions qui s'offrent à nous pour lui faire comprendre que, par exemple, elle doit discuter avec le président Poutine pour s'entendre sur un cessez-le-feu en Ukraine.

Aussi, je pense que la bonne nouvelle, c'est que M. Carney est perçu par les dirigeants chinois comme un technocrate et un dirigeant sérieux et compétent. Il est aussi technocrate qu'ils le sont. Ils ont grandi en gérant des villages, puis des provinces et des ministères à Pékin. Je pense qu'il est en mesure d'aborder avec eux des questions épineuses. Je pense qu'il a choisi de soulever des cas comme les droits de la personne et le travail forcé à Xinjiang ainsi que le cas de Jimmy Lai. Je pense qu'il l'a fait en privé. Il ne veut pas se mettre à dos les dirigeants chinois en en parlant publiquement, mais je pense qu'il est en mesure de dire la vérité au dirigeant chinois. C'est une société qui accepte les personnes qui se montrent fermes, et je pense que M. Carney est capable de l'être avec eux.

La Chine est déjà un partenaire commercial beaucoup plus important pour nous que la plupart des gens le croient. Si vous écoutez Statistique Canada, nos exportations ont augmenté l'an dernier de 13 % pour atteindre quelque 34 milliards de dollars. En fait, si vous regardez les chiffres chinois, cela s'approche plus de 60 milliards de dollars. Qu'est-ce qui explique cela? Eh bien, la Banque de Chine achète de l'or canadien depuis les dernières années, mais elle le fait sur le marché de Londres ou celui de Zurich. Nous avons du mal à saisir les exportations qui passent par des marchés tiers.

Je suis d'avis que nous avons encore un très bon potentiel d'accroître nos exportations, mais en même temps, nous devons en faire davantage à l'échelle nationale pour contrer l'ingérence chinoise et les opérations d'espionnage.

**Taleb Noormohamed:** Monsieur l'ambassadeur, si je peux me le permettre, j'aimerais passer à la question du secteur des véhicules électriques.

Une chose que nous avons fini par accepter, c'est que, grâce à la manière dont les États-Unis a pris ses décisions, il y a eu un impact majeur sur l'industrie automobile au pays. La production automobile, comme mes amis de l'Ontario le savent, est passée de 3 millions de véhicules en 2000 à un peu moins de 1,3 million en 2025.

Par quels moyens pouvons-nous attirer des entreprises conjointes de véhicules électriques en Chine? Vous entendez certains des commentaires émis par Magna et d'autres fabricants. Comment cela pourra-t-il aider le secteur de l'emploi et de la fabrication au pays? Comment cela aide-t-il à renforcer notre secteur manufacturier à un moment où la fiabilité des États-Unis en tant que partenaire est diminuée et pourrait ou non revenir au niveau d'autrefois?

**Guy Saint-Jacques:** Vous avez raison. Nous devons prendre Donald Trump au mot lorsqu'il dit qu'il ne veut pas acheter des voitures canadiennes. Nous sommes tous au courant des pressions qu'il exerce sur les constructeurs automobiles américains qui mènent des activités au Canada. D'ailleurs, nous nous trouvons à l'étape où nous devrions organiser un boycottage d'entreprises comme Stellantis qui ont déplacé leur production aux États-Unis simplement pour exprimer clairement que le Pacte de l'automobile était très réussi.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous établissons les règles ici. Nous devrions accueillir les fabricants automobiles chinois, mais continuer d'établir les règles. Un peu comme ce que GM Canada a dû faire lorsqu'elle a déplacé sa production à Shanghai en 2009, nous devrions dire: « Vous êtes les bienvenus au Canada, mais après trois ans, vous devrez avoir environ 30 % de contenu canadien. Après 10 ans, ce contenu devra être de 100 %. » Cela aiderait à maintenir les emplois en Ontario et dans d'autres provinces pour ce qui est des fabricants de pièces automobiles et, bien sûr, des travailleurs de l'automobile.

• (1130)

**Taleb Noormohamed:** Pouvons-nous amener la question un peu plus loin? Nous savons que le Canada a les ressources nécessaires pour être un concurrent de taille dans le marché des véhicules électriques. Nous possédons un accès amplement suffisant à une électricité non polluante. Nous avons accès à des minéraux critiques.

Comment pouvons-nous transformer ces avantages naturels en atouts pour négocier avec les constructeurs automobiles chinois lorsque viendra le moment d'envisager un établissement au Canada?

**Guy Saint-Jacques:** Je pense que le gouvernement devrait regarder l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

J'ai dit que nous devons clarifier les règles qui s'appliquent aux investissements chinois au Canada. Bien sûr, nous savons que la Chine est devenue un grand investisseur à l'étranger. Les entreprises chinoises ont déjà investi plus de 100 milliards de dollars, principalement dans le secteur pétrolier et gazier, mais je sais qu'elles veulent maintenant prendre de l'expansion.

L'avenir, pour nous...

**La présidente:** Je suis désolée de vous interrompre, mais le temps est écoulé pour le député Noormohamed. Veuillez conclure en quelques secondes.

**Guy Saint-Jacques:** Nous devons adopter les technologies vertes. Nous serions favorables aux investissements chinois dans les minéraux critiques et les terres rares, à condition que 70 % ou 80 % de ceux-ci restent en Amérique du Nord.

**La présidente:** Merci.

Nous passons maintenant à M. Blanchette-Joncas pour six minutes.

Allez-y s'il vous plaît.

[Français]

**Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski—La Matapédia, BQ):** Merci, madame la présidente.

Je salue les témoins qui sont avec nous aujourd'hui.

Monsieur Saint-Jacques, je me permets de reprendre les propos du premier ministre du Canada, Mark Carney. Le 17 avril 2025, il a dit que la plus grande menace pour la sécurité du Canada était la Chine. Or, là, on fait du commerce avec la Chine.

J'aimerais que vous m'expliquiez une chose. Selon votre expérience, est-ce que cette menace pour la sécurité s'est effacée, envolée ou a diminué au cours de la dernière année?

**Guy Saint-Jacques:** La menace ne s'est pas du tout évaporée. En fait, durant la commission Hogue, nous en avons appris beaucoup sur l'étendue des activités chinoises en matière d'ingérence, autant dans le domaine politique qu'au sein de la communauté chinoise où, malheureusement, des Canadiens d'origine chinoise sont victimes de harcèlement.

Je pense qu'il est grand temps de mettre en place le registre des agents étrangers. Il faudrait aussi que le gouvernement rassure les Canadiens sur le fait qu'il va y avoir davantage de mesures pour contrer l'ingérence chinoise et pour mieux protéger les Canadiens d'origine chinoise, de façon à ce que, s'ils vont voir des agents de la Gendarmerie royale du Canada, il y ait de vraies enquêtes pour essayer de faire cesser ce genre d'intimidation.

La Chine mène une opération extrêmement complexe, qui est coordonnée par le Département du travail sur le front uni. Un rapport de la Jamestown Foundation disait qu'en 2023, 575 associations chinoises au Canada recevaient des subventions de ce département ou étaient sous son influence. Il faut contrer ça. Comme le disait aussi M. Kovrig, la Chine est très active dans le domaine de la désinformation pour miner nos démocraties.

Donc, d'une part, il faut effectivement davantage s'engager avec la Chine. Il y a moyen de faire affaire avec elle en étant prudent et en protégeant notre propriété intellectuelle. Cependant, d'autre part, il faut faire beaucoup plus. J'espère que, durant ses discussions avec les dirigeants chinois, M. Carney a indiqué que la poursuite de ces activités de désinformation et d'ingérence constitue une ligne rouge pour le Canada et qu'il y aura zéro tolérance à cet égard.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Merci, monsieur Saint-Jacques.

Vous parlez de rassurer. Moi, j'essaie également de comprendre entre les discours. Le premier ministre nous dit que la Chine est la plus grande menace à la sécurité, mais le Canada fait du commerce avec elle. Là encore, ça ne veut pas dire qu'on ne doit plus du tout faire de commerce avec elle, mais quelle garantie de sécurité a-t-on?

Est-ce que, par cet arrangement sur les véhicules électriques, on n'aurait pas plutôt une dépendance envers la Chine au lieu de vraiment renforcer notre autonomie technologique? Nos ressources, notre expertise et notre potentiel ont été mentionnés. Comment peut-on dénoncer publiquement un régime autoritaire et totalitaire qui menace la sécurité du Canada, et en parallèle, par la porte de derrière, s'en aller faire du commerce avec ce régime quelques mois plus tard? C'est comme si le commerce permettait d'excuser tout recul démocratique et moral.

**Guy Saint-Jacques:** Je ne suis pas d'accord avec vous. Je pense qu'il y a moyen de faire les deux et d'avoir des relations. On sait très bien à qui on a affaire. En parallèle, le gouvernement établit les règles pour que ce commerce soit fait dans le respect des règles et des lois du Canada.

Par le passé, le Canada a invité des constructeurs japonais à venir s'installer ici, parce qu'ils avaient des technologies plus avancées que celles des manufacturiers nord-américains. C'est le cas aussi pour les véhicules électriques. On voit que tous les producteurs américains se désintéressent du secteur, alors qu'on a un problème environnemental de plus en plus grand sur le plan des émissions de gaz à effet de serre.

Il faut reconnaître que la Chine a fait énormément de progrès. Bien sûr, elle a donné des subventions à tour de bras, mais, maintenant, le Canada peut utiliser les avancées qu'elle a faites, mais en s'assurant qu'il y a davantage de retombées économiques au pays par la création d'emplois et l'établissement d'entreprises manufacturières ici, au Canada et, je l'espère, aussi au Québec.

• (1135)

**Maxime Blanchette-Joncas:** Vous avez parlé du Japon, mais je pense qu'on ne peut pas comparer le Japon et la Chine.

On peut parler de l'Europe, qui est, à mon avis, un partenaire beaucoup plus fiable. Il y a des barrières commerciales avec les Européens. Je me demande pourquoi le premier ministre n'est pas allé retirer certaines barrières pour faire venir des véhicules européens, au lieu de prendre des risques à cause de la menace à la sécurité que peut représenter la Chine.

J'aimerais entendre vos commentaires sur le positionnement stratégique. J'ai plutôt l'impression que le gouvernement envoie des messages contradictoires. Il dit des choses en public, alors qu'il serre des mains à huis clos. Au bout du compte, les grands discours ne servent plus à grand-chose.

**Guy Saint-Jacques:** Dans le cas des véhicules électriques, il faut reconnaître que les véhicules chinois sont de meilleure qualité et ont un bien meilleur prix que tous les autres véhicules dans le monde, y compris les véhicules japonais et les véhicules européens.

D'ailleurs, si on s'intéresse aux ventes de véhicules électriques chinois, on peut voir que les exportations ont augmenté de 77 % au cours des trois premiers mois de l'année. Il s'en vend énormément au Royaume-Uni. L'Union européenne a établi des droits de douane. En Espagne, des manufacturiers chinois vont s'établir.

Je pense qu'il y a un peu de complaisance et de paresse de la part des producteurs, tant nord-américains qu'euro-péens, qui n'ont pas développé de véhicules de qualité à bas prix. Moi, je conduis une Volkswagen ID.4, et je peux vous dire que ça coûte beaucoup plus cher que des voitures similaires chinoises.

Il faut que la concurrence joue à nouveau. Il faut faire ça en essayant de créer autant d'emplois que possible au Canada.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Je comprends de ce que vous me dites que la rhétorique du gouvernement est de faire du profit avant d'assurer la sécurité.

**Guy Saint-Jacques:** Non, ce n'est pas ça. Ici, c'est nous qui établissons les règles liées à la sécurité.

Cela étant dit, il y a aussi des points sur lesquels le gouvernement fédéral doit travailler pour rassurer les Canadiens. Il y a entre autres la question du travail forcé, particulièrement celui des Ouïghours au Xinjiang. On sait que les Ouïghours sont aussi déployés dans d'autres provinces chinoises. Ça, c'est une question qu'il faut clarifier. M. Champagne a dit qu'il en a discuté lorsqu'il était à Pékin il y a quelques semaines.

Donc, il y a du travail qui doit être fait par le gouvernement pour s'assurer que la sécurité du Canada n'est pas compromise.

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

Nous commençons maintenant notre deuxième tour de questions, avec M. Mahal, pour cinq minutes.

Monsieur Mahal, allez-y s'il vous plaît.

**Jagsharan Singh Mahal (Edmonton-Sud-Est, PCC):** Merci, madame la présidente.

Merci aux deux témoins de nous consacrer du temps et d'avoir présenté leur témoignage d'aujourd'hui.

Je commencerai par M. Kovrig.

Ma question est la suivante. Certains libéraux, notamment Michael Ma, ont minimisé l'importance de certains rapports crédibles sur le travail forcé dans les chaînes d'approvisionnement chinoises. D'après ce que nous savons, est-il responsable que des élus minimisent ces préoccupations en matière de droits de la personne?

**Michael Kovrig:** Non.

**Jagsharan Singh Mahal:** Quand des députés libéraux minimisent les préoccupations liées au travail forcé, affaiblissent-ils la capacité du Canada d'examiner correctement les chaînes d'approvisionnement?

**Michael Kovrig:** L'un des principaux problèmes liés au fait de minimiser les violations documentées des droits de la personne en Chine, qui sont nombreuses et largement étayées, c'est que cela envoie au Parti communiste chinois le message que de telles activités seront tolérées et permises. En effet, si les entreprises canadiennes ou les consommateurs canadiens participent aux chaînes d'approvisionnement, achètent des produits provenant de la Chine issus du travail forcé, nous devenons, en fait, directement complices du maintien de ces pratiques. Ce n'est pas légal au Canada, donc, pourquoi devrait-on tolérer ces pratiques dans nos chaînes d'approvisionnement?

Soit dit en passant, il s'agit bien sûr d'un élément essentiel pour les valeurs canadiennes, la démocratie et ce qui fait la cohésion du pays. Cela a également des répercussions économiques directes, car ce type d'économie fondée sur le non-respect des droits, marqué par le travail forcé, de mauvaises conditions de travail, une situation générale précaire en matière de droits du travail ainsi que des violations de l'environnement, donne en réalité un avantage aux producteurs chinois en ce qui concerne les prix. Le travail forcé coûte beaucoup moins cher que la main-d'œuvre concurrente au Canada. Cela a des répercussions directes sur les travailleurs canadiens et sur la compétitivité des entreprises canadiennes.

Bien sûr, ce n'est pas la seule raison pour laquelle les produits chinois sont si bon marché, mais c'est un facteur important que nous ne devrions pas accepter. Nous devons tenir compte de ces risques dans nos lois et dans nos règlements douaniers et transfrontaliers, et les atténuer. Il incombe au gouvernement de garantir aux consommateurs canadiens que les biens qu'ils achètent ne soutiennent pas les violations des droits de la personne.

• (1140)

**Jagsharan Singh Mahal:** Compte tenu de l'image ou de la réputation dont nous jouissons à l'échelle mondiale, selon laquelle nous sommes un pays où les droits de la personne sont protégés, que nous sommes le porte-étendard quand il s'agit des droits de la personne et de donner aux travailleurs les salaires qu'ils méritent et de respecter leurs droits, je pense que votre réponse donne vraiment froid dans le dos.

Même si je sais que je vais froisser les sensibilités... le Canada avait à l'époque interdit Huawei en raison des risques liés aux données et à la sécurité nationale. Compte tenu de vos avertissements selon lesquels les véhicules électriques sont en réalité des téléphones portables dotés de deux fonctions, comment le gouvernement libéral peut-il justifier l'achat de véhicules électriques chinois dotés de capacité de collecte de données similaires, voire supérieures?

**Michael Kovrig:** C'est un risque très important qui doit être correctement évalué et réglementé par Transports Canada avec l'aide des organismes de sécurité pertinents au Canada.

Tous les véhicules électriques et, en fait, toutes les voitures modernes ont désormais cette capacité de recueillir des informations et des données. La question est de savoir si nous pouvons nous assurer de la façon dont ces données sont gérées, l'endroit où elles sont conservées, et qui peut y avoir accès, et comment elles peuvent être utilisées. Il en va de même pour la capacité de contrôler éventuellement à distance les véhicules électriques. Soyons réalistes. Dans une décennie, il est probable que bon nombre de ces véhicules fonctionneront de manière autonome.

Il existe déjà des preuves qui montrent, par exemple, que certains véhicules de certains fabricants peuvent être contrôlés à distance et utilisés de manière dangereuse. C'est une menace multidimensionnelle, éventuellement. Le cœur du problème est de savoir si l'on peut faire confiance au gouvernement qui réglemente les pays qui fournissent ces véhicules. Il est impossible de faire confiance au gouvernement de la République populaire de Chine. Si l'on autorise l'entrée de ce type de véhicules sur le marché canadien et qu'on laisse les consommateurs canadiens les conduire, il faut les soumettre à une réglementation rigoureuse. On devrait très probablement exiger que les logiciels qu'ils utilisent soient non pas des logiciels chinois, mais plutôt des logiciels de fournisseurs canadiens de confiance ou d'autres fournisseurs de confiance. Il pourrait y avoir des moyens techniques d'atténuer ces risques. Je pense que c'est peut-être ce que le gouvernement a en tête.

Je reviens toujours à deux questions. Une fois que l'on tient compte du coût de cette opération, est-ce que cela reste économiquement viable? Est-ce toujours avantageux en ce qui concerne les prix? Si l'objectif est de stimuler le développement technologique au Canada et de fournir aux consommateurs des produits moins chers, et si ces avantages sont annulés par le coût de toutes ces mesures de sécurité, à quoi cela sert-il?

**La présidente:** Merci.

Sur ce, votre temps est écoulé, monsieur Mahal.

Nous allons maintenant passer à M. Rana, pour cinq minutes.

**Aslam Rana (Hamilton-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins de leur présence.

Monsieur St-Jacques, les relations commerciales entre le Canada et la Chine ont connu des changements importants au cours des dernières années. Selon vous, comment cet arrangement s'inscrira-t-il dans l'évolution générale de ces relations? Quelle perspective nouvelle ouvre-t-il par rapport à ce qui existait auparavant?

**Guy Saint-Jacques:** La classe moyenne chinoise est en pleine expansion. Nous savons que ces personnes aiment acheter des produits de la mer canadiens, notamment des homards canadiens. Ils aiment également acheter des produits de santé. Ils veulent acheter des biens de consommation de qualité. Des entreprises comme Lululemon font de bonnes affaires en Chine.

Dans de nombreux domaines, il est possible de tirer parti de possibilités commerciales. Bien sûr, nous devons protéger notre propriété intellectuelle. Nous devons protéger notre technologie. Malheureusement, nous avons été naïfs et complaisants ces dernières années, et nous avons beaucoup perdu. La fermeture de Nortel est un événement très triste et, bien sûr, Huawei en a tiré profit.

Nous savons que la Chine a pris un tournant. Elle s'efforce désormais de rendre son économie aussi électrique que possible. Elle veut réduire sa dépendance aux fournisseurs de pétrole et de gaz naturel étrangers, et réduire sa consommation de charbon. La Chine a des années d'avance sur nous, je pense donc que nous pouvons tirer parti de certaines de ses avancées, notamment dans le domaine de l'énergie solaire. Par ailleurs, nous avons aussi des produits que nous pouvons vendre aux Chinois.

Je dirais que, quand on regarde les pays du G7, ils veulent tous conclure de bons accords avec la Chine. Le président Trump se rendra en Chine dans un mois. Et devinez quoi: il voudra également augmenter la vente de produits américains. En fait, cela pourrait nous toucher, parce que pour de nombreux produits, surtout dans le secteur agroalimentaire, nous faisons concurrence aux États-Unis. Il voudra attirer les producteurs de véhicules électriques chinois aux États-Unis. Encore une fois, c'est à nous de gérer ces échanges commerciaux de manière intelligente et systémique et d'expliquer aux Chinois qu'ils doivent respecter les règles internationales. Nous devons travailler avec des partenaires pour nous assurer qu'ils respecteront ces règles.

La Chine a atteint un niveau de développement où elle peut désormais commencer à respecter davantage ces règles. Elle a besoin d'un système international qui fonctionne pour atteindre ses objectifs. Les Chinois savent que ce que fait le président Trump menace actuellement cela. Xi Jinping parlait de chaos et de retour à la loi de la jungle. En collaborant avec nos partenaires — et je n'inclus pas malheureusement les Américains à cet égard —, nous pouvons obliger la Chine à mieux se conduire.

• (1145)

**Aslam Rana:** J'aimerais également ajouter que la Chine a ouvert son marché pour que nos agriculteurs exportent notre huile de canola.

**Guy Saint-Jacques:** Les consommateurs chinois apprécient vraiment l'huile de canola, et les graines de canola sont également utilisées dans le secteur agricole en Chine. Je pense qu'il y a de bonnes possibilités dans ce secteur. Vous savez, nous étions le premier pays à vendre du blé à la Chine sous le gouvernement Diefenbaker contre la volonté du président américain Kennedy. Je pense qu'il existe d'autres secteurs où nous pouvons exporter davantage de nos produits. Le gouvernement doit s'efforcer d'éliminer les droits de douane sur le porc provenant du Québec. Encore une fois, étant donné l'expansion de la classe moyenne, nous pourrions exporter davantage de fruits de mer et de produits agroalimentaires canadiens de bonne qualité.

**Aslam Rana:** Merci.

La Chine est en train de changer sa façon d'envisager le secteur des véhicules électriques national. Comment le Canada devrait-il interpréter ces changements, et ont-ils une incidence sur l'attrait des possibilités de coentreprise prévues dans cet accord?

**Guy Saint-Jacques:** J'ai dit plus tôt que nous devons nous pencher sur les règles relatives à l'investissement chinois au Canada. Je pense que nous en sommes à un stade où nous aurions tout intérêt à attirer des fabricants chinois au Canada, mais c'est à nous de fixer les règles. Nous devons les obliger à progressivement augmenter le contenu canadien dans leurs voitures. Par exemple, après 10 ans, ils devraient avoir uniquement du contenu canadien. Cela garantirait des emplois au Canada.

**La présidente:** Merci. Le temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. Blanchette-Joncas, pour deux minutes et demie.

S'il vous plaît, allez-y.

[Français]

**Maxime Blanchette-Joncas:** Merci.

Monsieur Saint-Jacques, le 9 mars 2020, au Comité spécial sur les relations sino-canadiennes, vous avez déclaré qu'« aucune entreprise chinoise ne peut refuser une demande d'information du gouvernement chinois ». Or, en 2024, le Centre de la sécurité des télécommunications Canada, ou CST, a jugé que la Chine représentait la cybermenace étatique la plus active et la plus sophistiquée contre le Canada, notamment sur le plan de l'espionnage et du vol de propriété intellectuelle.

Dans ce contexte, est-ce qu'on ne devrait pas voir dans cet arrangement un risque réel, non seulement commercial, mais aussi en matière de sécurité, de données et de dépendance technologique?

**Guy Saint-Jacques:** C'est nous qui établissons nos règles, mais c'est aussi nous qui devons les appliquer de façon claire. Par exemple, je peux vous dire que quand Huawei a commencé à exporter ses produits au Canada, à l'époque de la 3G, il y avait un arrangement avec le CST. Il testait tous les produits de Huawei avant qu'ils soient vendus dans le marché pour s'assurer que le gouvernement chinois ne pouvait pas entrer dans les appareils et surveiller les conversations, par exemple.

Il y a des moyens qui existent pour prévenir ce genre d'intrusion et d'utilisation de données. Le Canada a des moyens très élaborés, mais il faut aussi être clair lors des discussions avec les Chinois, et leur dire qu'aucune menace et aucune intrusion de ce genre ne sera tolérée.

Comme je le disais tantôt, il faut en faire davantage pour prévenir l'ingérence et la désinformation chinoise au Canada.

● (1150)

**Maxime Blanchette-Joncas:** Monsieur Saint-Jacques, croyez-vous réellement que le gouvernement obtiendra des garanties de la part des entreprises chinoises et du gouvernement chinois qu'ils ne feront pas d'espionnage et de collecte de données, notamment lors de l'utilisation des véhicules électriques?

**Guy Saint-Jacques:** Il est évident que le succès de la Chine est en bonne partie dû au vol de technologies. Ça a été fait de façon éhontée un peu partout. Cependant, je répète que c'est à nous d'établir les règles. Je pense que le Canada est capable de prévenir ce genre de vol.

Comme le disait M. Kovrig, en ce qui concerne les véhicules électriques, on peut imposer des conditions selon lesquelles les centres de données qui vont héberger les données rassemblées par les véhicules électriques chinois doivent être au Canada.

Il faut se rendre compte d'une chose: ma compagnie d'assurances, Desjardins, sait exactement quelle est ma façon de conduire. J'ai bénéficié d'un rabais parce que je suis un bon conducteur et que je respecte les règles. Les compagnies de télécommunications...

[Traduction]

**La présidente:** Je m'excuse de vous interrompre. Le temps est écoulé.

[Français]

**Maxime Blanchette-Joncas:** Toutefois, vous leur avez donné votre accord, monsieur Saint-Jacques.

Pour ce qui est de la Chine, c'est le contraire: nous ne sommes pas d'accord.

[Traduction]

**La présidente:** Le temps est écoulé pour M. Blanchette-Joncas.

C'est au tour de M. Ho, pour cinq minutes.

Monsieur Ho, allez-y, s'il vous plaît.

**Vincent Ho (Richmond Hill-Sud, PCC):** Merci, madame la présidente.

Monsieur Kovrig, pendant l'élection de l'année dernière, le premier ministre a dit que la plus grande menace à la sécurité du Canada était la Chine. Après son élection, il est allé à Pékin et a annoncé un nouveau partenariat stratégique. Selon vous, Pékin a-t-elle changé aussi vite, ou si c'est le premier ministre qui a changé?

**Michael Kovrig:** Je pense que Pékin n'a pas changé du tout. En fait, toutes les preuves montrent que la Chine continue sur la même lancée qu'elle a prise, du moins depuis que Xi Jinping est devenu le secrétaire général en 2012. Il s'agit d'une tendance vers un régime de plus en plus totalitaire, qui fait de la Chine un État policier marqué par des violations des droits de la personne encore plus flagrantes et un comportement international encore plus agressif.

Par exemple, même si la Chine n'exerce peut-être pas actuellement de coercition sur le Canada — même si, comme l'a souligné l'ambassadeur St-Jacques, il existe toujours des obstacles touchant le porc et d'autres produits —, elle intimide de manière agressive le Japon, par exemple, et elle continue d'exercer des pressions sur d'autres pays voisins, comme les Philippines. Non, la Chine n'a pas changé.

**Vincent Ho:** Comment les Canadiens doivent-ils interpréter ce revirement, depuis le moment où le premier ministre a qualifié Pékin de principale menace à la sécurité à aujourd'hui, où il le désigne comme un partenaire stratégique? S'agit-il d'une doctrine cohérente de la part du premier ministre, ou s'agit-il simplement d'une justification politique pour l'accord qui allait être conclu d'une manière ou d'une autre avec le gouvernement libéral?

**Michael Kovrig:** Il faut reconnaître que l'économie chinoise est suffisamment importante et systémique pour que des échanges commerciaux avec ce pays, sous une forme ou une autre, aient lieu. La question est la suivante: quelles sont les conditions, les garanties et les mesures de protection dans quels secteurs? Je pense que c'est sur cette question que le Comité doit vraiment donner des conseils, aider le gouvernement et aider les citoyens canadiens à mieux comprendre, parce qu'on ne peut pas avoir de libre-échange sans aucune restriction avec la Chine. Il faut mettre en place des restrictions strictes.

**Vincent Ho:** À Davos, le premier ministre a dit que les grandes puissances utilisent aujourd'hui « l'intégration économique comme un moyen de coercition ». Pensez-vous que le premier ministre faisait référence à Pékin?

**Michael Kovrig:** Je ne sais pas ce qu'il avait en tête, mais je suppose qu'il se concentrait particulièrement sur les États-Unis — c'est un peu comme le phénomène qui consiste à parer au plus pressé. Cependant, il est impératif que le Canada garde à l'esprit que la Chine ne présente pas moins de risque et que toutes nos politiques à son égard tiennent compte de cela.

Concrètement, le monde se divise en deux écosystèmes technologiques. L'un est centré sur Pékin, et l'autre, sur les États-Unis et les autres gouvernements occidentaux qui s'associent à eux. À long terme, il ne sera plus possible de faire partie des deux. Les décisions que le Canada prend aujourd'hui concernant la technologie et l'industrie auront des ramifications à long terme à cet égard.

Il faut absolument collaborer avec d'autres partenaires aux vues similaires et se diversifier, mais il faut réfléchir de manière stratégique à la nature des relations limitées que nous continuons d'entretenir avec la Chine, à la manière dont nous pouvons en atténuer les risques et à la façon dont nous gérons cela dans le cadre de nos relations avec les États-Unis.

• (1155)

**Vincent Ho:** À Davos, le premier ministre a dit: « Lorsque nous ne négocions qu'au niveau bilatéral avec une puissance hégémonique, nous négocions en position de faiblesse. »

Selon vous, le premier ministre a-t-il simplement accepté l'offre qui lui a été faite dans le cadre d'un échange avec Pékin ou devrait-il davantage défendre nos valeurs et notre souveraineté?

**Michael Kovrig:** Je pense qu'il a fait un calcul politique à court terme pour résoudre un problème à court terme concernant les pressions exercées sur les secteurs vulnérables au Canada, en particulier le canola.

Je comprends bien la nécessité de procéder ainsi, mais il faut alors prévoir des dispositions permettant de revenir sur ses pas et de faire marche arrière. Le problème, c'est que cet accord troque plusieurs mois de reprises des échanges dans ce secteur contre ce qui pourrait devenir une relation durable. Une fois que l'on dispose de réseaux de concessionnaires, et que les consommateurs sont loyaux à une marque, que des investissements sont faits, et ainsi de suite, il est difficile de renverser la tendance.

Il faut prendre en considération les valeurs canadiennes et la protection des droits de la personne. Ce ne sont pas des marchandises. On ne peut pas simplement choisir entre les échanges commerciaux et les droits de la personne parce que, au bout du compte, la situation relative aux droits de la personne en Chine fait partie intégrante de la relation commerciale.

**Vincent Ho:** J'ai une dernière question.

Pendant sa visite à Pékin, le premier ministre a signé un protocole d'entente sur une coopération entre la GRC et le ministère de la Sécurité publique de la République populaire de Chine pour lutter contre la criminalité.

Y voyez-vous un problème?

**La présidente:** Veuillez répondre rapidement en 15 secondes.

**Michael Kovrig:** Oui, j'y vois un problème, parce que cette organisation est complice de violations massives de droits de la personne, y compris contre des Canadiens. Il faut établir une forme de dialogue avec cette organisation, mais il faut veiller tout particulièrement à ce qu'elle n'ait aucune influence ou à ce qu'elle ne serve pas de porte dérobée susceptible de compromettre la sécurité au Canada.

**La présidente:** Merci.

Nous allons maintenant poursuivre avec M. Noormohamed, pour cinq minutes.

**Taleb Noormohamed:** Monsieur Kovrig, je suis heureux de vous revoir.

J'aimerais reprendre là où mon collègue s'est arrêté; vous avez clairement fait comprendre que, malgré ce que vous avez personnellement enduré, certains pays doivent décider quelle direction leurs relations doivent prendre. Dans ce contexte, à quoi ressemblerait une réinitialisation bien conçue des relations avec la Chine, compte tenu de la situation actuelle, compte tenu de la réalité à laquelle le Canada fait face avec les États-Unis, où l'on constate de plus en plus que le fossé ne cesse de se creuser au lieu de se réduire?

Existe-t-il une version de l'accord entre la Chine et le Canada sur les véhicules électriques que vous pourriez soutenir, je suppose?

**Michael Kovrig:** D'abord, pour revenir à ce que votre collègue a dit sur la déclaration du premier ministre à Davos, le Canada devrait redoubler d'efforts pour renforcer ses alliances et approfondir ses relations et ses coalitions avec les pays, partenaires et alliés, qui partagent ses valeurs.

Plutôt que d'essayer de négocier exactement cette relation dont vous parlez — un tête-à-tête avec la Chine — dans un contexte où le Parti communiste chinois qui détient l'essentiel de l'influence, de la force et du pouvoir de coercition, le Canada doit chercher à former des coalitions avec des pays partageant les mêmes valeurs, dont les barrières commerciales, les normes de cybersécurité, les droits de la personne, les normes du travail, etc., sont similaires et harmonisés. Nous devrions montrer au Parti communiste chinois un groupe uni de pays qui appliquent les mêmes normes et qui se couvriront mutuellement.

Cela nous aidera à nous protéger les uns les autres, et au moyen de ce genre de mécanisme, idéalement, on s'alignera autant que possible sur les États-Unis. On sera alors en position de force pour négocier avec la Chine. On devrait chercher à mettre en œuvre des mesures qui apportent des avantages concrets dans les secteurs canadiens où les échanges commerciaux et les investissements peuvent encore se faire en toute sécurité. Ils seront très limités. Ces secteurs ne devraient pas prendre des mesures qui, d'une manière ou d'une autre, profiteraient à un régime qui cherche en fin de compte à s'imposer et à jouer un rôle central sur la scène internationale d'une manière préjudiciable au Canada.

**Taleb Noormohamed:** Si l'on se penchait davantage sur la question et examinait ces secteurs où se trouvent des possibilités... Vous avez parlé de certains d'entre eux — par exemple, l'agriculture. Il existe des possibilités dans les secteurs des véhicules électriques, des minéraux critiques et ainsi de suite.

Dans le contexte des garanties relatives aux véhicules électriques chinois, le Canada a effectivement rattrapé son retard sur l'Europe en matière de garanties et de questions liées à la protection des données. Cela ne correspondrait-il pas alors exactement à ce que vous avez dit concernant la collaboration avec des pays partageant les mêmes valeurs, afin que l'on puisse s'assurer que, dans le cadre de nos échanges commerciaux, même si les discussions sont bilatérales, le contexte soit multilatéral et s'appuie sur ce que d'autres pays, partageant les mêmes valeurs et se trouvant dans des situations similaires, ont effectivement fait ou sont en train de faire?

• (1200)

**Michael Kovrig:** Il existe une certaine marge de manœuvre pour une élaboration des politiques implicites, sinon directement coordonnées, du moins effectivement harmonisées, et nous devons voir davantage de ce type d'initiatives. Il s'agit non pas nécessairement de toujours former un bloc commercial évident, mais plutôt d'assurer l'uniformité et l'harmonisation des politiques, afin qu'il n'y ait pas de faille permettant de contourner les barrières commerciales dont toutes ces économies conviennent de la nécessité.

J'aimerais préciser que je ne pense pas que les véhicules électriques chinois résoudre les problèmes que le Canada et le Comité cherchent à résoudre. Au bout du compte, les constructeurs d'automobiles de ce secteur ne sont pas simplement en concurrence avec une entreprise rivale. Ils sont en concurrence avec tout un écosystème industriel conçu pour les pousser à la faillite. Cela dissuadera d'autres constructeurs automobiles, disons, le Japon, la Corée ou d'autres pays plus fiables, d'entrer sur le marché canadien et de nous aider à bâtir cet écosystème.

Je pense que cela aura en fait des répercussions négatives qui fragiliseront notre base industrielle et nous affaibliront. Nous devons nous protéger contre cela et nous aligner plutôt sur des pays qui non seulement partagent des valeurs similaires, mais qui ont également une politique économique commune et un attachement aux principes du libre-échange.

**Taleb Noormohamed:** Dans cette optique, revenons aux véhicules électriques, puisque c'est le sujet de cette étude... Nous pourrions discuter plus longuement de la géopolitique et des autres défis auxquels nous faisons face, mais si nous revenons à la question des véhicules électriques et parlons des pays partageant des valeurs similaires, je ne pense pas qu'il y ait dans cette salle, tous partis confondus, une seule personne qui ne soit pas pleinement consciente de la volonté de certains constructeurs automobiles chinois et d'autres acteurs de cet écosystème d'assurer leur domination

mondiale. C'est ce que nous avons constaté lorsque les Américains ont tenté d'intervenir dans leur secteur automobile ces dernières années, et ainsi de suite.

J'ai passé du temps en Europe, et j'ai été choqué de voir le nombre de BYD sur la route, et la joie avec laquelle les habitants de ces pays utilisent leurs véhicules électriques chinois. Comment l'Europe a-t-elle géré cette question en ce qui concerne ses propres secteurs manufacturiers et automobiles? Les pays européens semblent avoir trouvé un équilibre, ou du moins c'est ce qu'il semble.

**Michael Kovrig:** Je ne pense pas qu'ils aient trouvé un équilibre, je le crains. Je pense qu'ils sont dans un déclin industriel structurel à long terme. Comment l'Europe a-t-elle géré cela? Jusqu'à présent, les pays européens ont mal géré la situation et de manière insuffisante. Leurs obligations et leurs quotas ne seront pas assez contraignants, et leurs bases industrielles vont se dégrader. Si l'on observe le marasme économique qui s'est emparé de l'Allemagne, on en trouve des exemples concrets. L'année dernière, 10 000 emplois ont été supprimés chaque mois dans le secteur manufacturier. Cela va avoir des conséquences désastreuses pour l'Europe, qui a besoin d'une nouvelle stratégie.

**La présidente:** Merci. Le temps est écoulé.

Avant de conclure avec ce groupe de témoins, nous passerons à M. DeRidder, pour deux minutes, et à M. Rana, pour deux minutes. Nous terminerons ensuite avec ce groupe de témoins, et accueillons le second.

Monsieur DeRidder, vous avez deux minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

**Kelly DeRidder (Kitchener-Centre, PCC):** Merci, madame la présidente.

Monsieur Kovrig, de nombreux membres de ma communauté ont contacté mon bureau, car ils s'inquiètent pour leur emploi. Ils font partie du grand écosystème de la construction automobile et sont touchés par le déclin que connaît actuellement notre industrie automobile. C'est en leur nom que je vous pose ces questions.

Si nous ouvrons la porte à des dizaines de milliers de véhicules électriques liés au Parti communiste chinois alors que notre secteur est déjà sous pression, ne risque-t-on pas d'affaiblir nos écosystèmes de fabrication locaux, à long terme?

**Michael Kovrig:** Oui, et même beaucoup. D'un point de vue réaliste, je pense que le Canada a besoin d'un plan A et d'un plan B. Le plan A consiste à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour préserver l'écosystème automobile nord-américain, dans la mesure où nous arrivons à convaincre le gouvernement américain de nous y aider; ensuite, nous avons besoin d'un plan B si le premier échoue, si cela ne fonctionne pas. Quelle est la solution de rechange pour le Canada, et quelle part du secteur pouvons-nous préserver en cherchant à collaborer avec d'autres partenaires?

Je ne pense pas que les constructeurs chinois de véhicules électriques sont une solution dans l'un ou l'autre des cas.

**Kelly DeRidder:** Merci.

Monsieur Saint-Jacques, je voudrais vous poser une question sur une déclaration que vous avez faite concernant l'autorisation d'investissements chinois dans nos ressources naturelles. Ne s'agirait-il pas alors d'entreprises détenues par la Chine ou par le Parti communiste chinois qui exploiteraient nos minerais et détiendraient ainsi la propriété intellectuelle liée à leur exploitation? Elles pourraient alors nous facturer au prix de détail nos propres ressources, à l'avenir.

**Guy Saint-Jacques:** C'est une bonne question, mais, vous savez, c'est au gouvernement canadien et aux provinces d'établir des règlements et de les appliquer. La réalité, c'est que nous n'avons pas suffisamment de capital pour développer tous les projets miniers nécessaires. De plus, les entreprises chinoises — et elles n'appartiennent pas toutes à l'État, il y a de nombreuses entreprises privées — ont développé une technologie pour extraire les terres rares et les minéraux critiques. Encore une fois, si nous leur disions qu'elles doivent...

• (1205)

**Kelly DeRidder:** Mais, à bien y réfléchir, ne détiendraient-elles pas les droits de propriété intellectuelle nécessaires pour extraire ces minerais?

**Guy Saint-Jacques:** Je pense que c'est nous qui fixons les règles et que nous pourrions gérer cela.

**La présidente:** Merci. Le temps est écoulé.

Nous terminerons par M. Rana, qui aura deux minutes.

**Aslam Rana:** [*Difficultés techniques*] cadre également bien avec la croissance du secteur canadien des véhicules électriques. D'après votre évaluation, que doit faire le Canada pour que cela fonctionne?

**Michael Kovrig:** Tout d'abord, le Canada doit veiller à ce que cet arrangement reste aussi limité que possible. Il faut le considérer comme une expérience qui doit être isolée du reste de l'économie et de l'industrie. Voyons comment cela se passe. Il faut s'assurer qu'il soit réversible s'il commence à avoir des effets négatifs évidents, ce qui, franchement, me semble probable. Je ne pense pas que cette stratégie a le potentiel de stimuler les investissements ou l'innovation technologique de manière significative dans le secteur, car elle dissuadera les entreprises d'autres pays de venir ici.

Ce que nous allons très probablement voir, c'est que les constructeurs chinois de véhicules électriques vont produire des véhicules en pièces détachées, ce qui revient en réalité à contourner les barrières commerciales. À moins d'un marché nord-américain intégré, je doute fortement qu'ils soient sérieusement intéressés à construire des usines de fabrication complète, qui soutiendraient un écosystème technologique et nous aideraient à mettre en place toute cette chaîne d'approvisionnement locale. Le gouvernement chinois a clairement fait savoir qu'il souhaitait empêcher ses constructeurs de véhicules électriques de transférer des technologies et des savoir-faire. Si l'on examine les rares exemples en Europe ou ailleurs... il s'agit généralement de fabrication de véhicules en pièces détachées, ou bien ils importent leurs propres travailleurs sans transférer aucune technologie.

Je ne vois pas comment le Canada pourrait avoir l'influence nécessaire pour y arriver. Le seul scénario dans lequel cela pourrait être possible serait celui d'un marché nord-américain intégré dans le cadre de l'ACEUM, où les États-Unis, le Canada et le Mexique imposeraient tous les mêmes normes et auraient alors assez de poids pour obliger les entreprises chinoises à s'implanter et à apporter une contribution positive, mais qui sera soigneusement encadrée et gé-

rée. À lui seul, je ne vois pas comment le Canada pourrait y parvenir.

**Aslam Rana:** Où est-ce que...

**La présidente:** Merci. Le temps est écoulé.

Cela dit, c'est tout pour le premier groupe de témoins. Je tiens à remercier les deux témoins d'avoir comparu devant le Comité et d'avoir apporté leur précieux témoignage.

Nous allons suspendre la séance quelques minutes afin de laisser entrer les témoins du deuxième groupe.

Merci encore une fois.

La séance est suspendue.

• (1205)

(Pause)

• (1210)

**La présidente:** Nous reprenons nos travaux. Bienvenue de nouveau.

Je voudrais faire deux ou trois remarques à l'intention des témoins et des députés.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Les témoins participants par vidéoconférence peuvent cliquer sur l'icône du microphone pour activer leur micro, et sont priés de le mettre en sourdine lorsqu'ils ne parlent pas. Pour ceux qui participent sur Zoom, vous pouvez sélectionner, au bas de votre écran, le canal d'interprétation approprié; parqué, français ou anglais. Je vous rappelle que toutes les interventions doivent être adressées à la présidence.

Sur ce, je souhaite la bienvenue à nos témoins de ce groupe.

Nous accueillons, par vidéoconférence, Mme Joanna Kyriazis, directrice des politiques et stratégies, Clean Energy Canada. Nous accueillons en personne le commissaire à la protection de la vie privée du Canada, M. Philippe Dufresne. Nous accueillons également Mme Lara Ives, directrice exécutive, Direction des politiques, de la recherche et des affaires parlementaires, du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada.

Les témoins auront cinq minutes pour leurs déclarations liminaires. Nous passerons ensuite aux questions.

Je demande à Mme Kyriazis de bien vouloir commencer.

Vous aurez cinq minutes pour votre déclaration liminaire. Merci.

**Joanna Kyriazis (directrice des politiques et stratégies, Clean Energy Canada):** Merci beaucoup.

Bonjour, madame la présidente et membres du Comité.

Clean Energy Canada est un groupe de réflexion national rattaché à l'Université Simon Fraser qui se consacre à la promotion de la transition énergétique du pays.

Le secteur automobile mondial connaît actuellement une transformation rapide. Sous l'impulsion de la Chine, qui domine ce marché, les véhicules électriques devraient représenter 30 % des ventes de voitures neuves dans le monde cette année et 40 % d'ici 2030. Dans le même temps, les États-Unis, sous le président Trump, ont déstabilisé le marché automobile nord-américain, historiquement intégré. Face à cette nouvelle réalité, Clean Energy Canada a toujours plaidé en faveur d'une approche nuancée, vis-à-vis des véhicules électriques chinois, qui concilie l'abordabilité pour les consommateurs et la compétitivité industrielle. À notre avis, l'accord récent entre le Canada et la Chine sur les véhicules électriques atteint cet équilibre.

Alors que le prix de l'essence dépasse les deux dollars le litre dans de nombreuses régions du Canada, les Canadiens redécouvrent leur intérêt pour les véhicules électriques comme moyen d'économiser sur le carburant. Selon une nouvelle analyse publiée par mon organisation la semaine dernière, un conducteur canadien type peut économiser entre 23 000 et 32 000 \$ sur 10 ans en choisissant un véhicule électrique plutôt qu'un véhicule à essence comparable.

Cependant, en 2025, le Canada a été l'un des seuls marchés du monde à enregistrer une baisse des ventes de véhicules électriques. Plusieurs choix stratégiques — par exemple l'imposition de droits de douane de 100 % sur les véhicules électriques chinois, en fin 2024, mais aussi la suspension des remises et de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques — ont fait que le Canada s'est écarté de la tendance mondiale en faveur des véhicules électriques. Cependant, 2026 s'annonce comme l'année du retour en force du Canada. Le rétablissement de la remise fédérale de 5 000 \$ sur les véhicules électriques, combiné à la hausse du prix de l'essence causée par la guerre, a amélioré le calcul des coûts des véhicules électriques de 12 000 \$ supplémentaires, presque du jour au lendemain.

En résumé, les Canadiens sont enthousiasmés par les véhicules électriques, mais ils recherchent des modèles adaptés à leur budget. L'accord Canada-Chine s'inscrit dans un ensemble plus large de mesures susceptibles d'aider les Canadiens à accéder à des véhicules électriques abordables. En autorisant l'importation d'un quota précis de véhicules électriques à un taux tarifaire réduit, pour des modèles plus abordables, le Canada crée directement un segment de véhicules électriques abordables, qui nous faisait défaut.

Cela aura également des retombées positives indirectes grâce à une concurrence accrue. Dans l'Union européenne, par exemple, où des droits de douane réduits s'appliquent aux véhicules électriques chinois, les consommateurs ont à présent accès à plus de 20 modèles de véhicules électriques à un prix inférieur à 40 000 \$ canadiens. La moitié de ces modèles sont proposés par des marques automobiles européennes, sept seulement par des constructeurs chinois. L'Union européenne est désormais le marché des véhicules électriques qui connaît la croissance la plus rapide au monde, et près de 30 % des véhicules neufs vendus l'année dernière étaient des véhicules électriques.

D'ailleurs, les Canadiens accueillent ce changement avec enthousiasme. Selon notre enquête de 2026, parmi les 50 % de Canadiens prêts à acheter un véhicule électrique, 70 % ont manifesté de l'intérêt pour l'achat d'un modèle chinois.

L'accord Canada-Chine offre également la possibilité de garantir que le secteur automobile canadien reste compétitif dans ce monde en évolution. La stratégie qui consiste à s'appuyer sur des partena-

riats dépassés avec les États-Unis, alors que Trump mène une offensive contre son propre secteur automobile — en sapant les projets de véhicules électriques, en faisant augmenter les coûts de fabrication à coups de droits de douane et en faisant aujourd'hui flamber les prix de l'essence, tout en poussant les consommateurs du monde entier vers les véhicules électriques qu'il ne souhaite pas fabriquer — ne favorisera pas la réussite du Canada.

Le Canada doit couvrir ses arrières, ce qui veut dire miser sur de nouveaux partenaires qui se positionnent stratégiquement dans le présent, plutôt que de se tourner vers ce qu'il faisait dans le passé. Une approche à deux volets, combinant une exposition sélective aux véhicules électriques chinois et un accès préférentiel au marché pour les producteurs nationaux, est la meilleure voie à suivre.

Ensemble, ces mesures pourraient aider le Canada à renforcer sa compétitivité industrielle en incitant les entreprises chinoises, coréennes et allemandes à s'implanter ici, à employer de la main-d'œuvre canadienne, à utiliser des intrants canadiens en amont, comme les minéraux essentiels, et à s'engager dans des transferts de technologie et de compétences afin d'aider les entreprises canadiennes à rattraper leur retard. Nous avons également d'énormes débouchés économiques dans la production de minéraux essentiels, de matériaux pour batteries et d'autres composants entrant dans la fabrication des véhicules électriques, qui vont tous de pair avec l'adoption croissante de ces véhicules.

● (1215)

Ce n'est pas une question d'être pro-Chine. Il est évident que ce sera une relation délicate, et parfois difficile à gérer, et il faudra s'attendre à ce que les risques et les débouchés, comme les témoins précédents ont dit aujourd'hui. C'est une question d'être pro-Canada et de réaliser que, si nous voulons que le Canada soit compétitif sur le marché de l'automobile dans l'avenir, il ne faut plus tout miser sur les États-Unis. Si nous voulons survivre, il faudra nécessairement construire quelque chose de nouveau.

Merci de m'avoir donné l'occasion de contribuer aujourd'hui. J'ai hâte de répondre à vos questions.

● (1220)

**La présidente:** Merci.

Sur ce, c'est maintenant au tour de M. Dufresne, qui a cinq minutes.

Allez-y. Vous pouvez faire vos déclarations liminaires, vous avez cinq minutes.

[Français]

**Philippe Dufresne (commissaire à la protection de la vie privée du Canada, Commissariats à l'information et à la protection de la vie privée au Canada):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de cette invitation à comparaître dans le cadre de votre étude sur les répercussions de l'Arrangement préliminaire conjoint abordant des enjeux économiques et commerciaux bilatéraux entre le Canada et la République populaire de Chine sur le secteur canadien des véhicules électriques.

En tant que commissaire à la protection de la vie privée du Canada, j'ai pour mission de protéger et de promouvoir le droit fondamental à la vie privée des Canadiennes et des Canadiens. Mon mandat est de veiller au respect des lois fédérales sur la protection des renseignements personnels dans le secteur public et dans le secteur privé. Ces lois fixent les règles de base concernant la manière dont les institutions fédérales et les entreprises doivent traiter les renseignements personnels.

[Traduction]

De nombreux véhicules que conduisent présentement les Canadiennes et les Canadiens sont connectés à Internet. Cela peut offrir des avantages considérables, comme la navigation en temps réel, une assistance routière simplifiée et une intégration harmonieuse avec les appareils mobiles.

Ces dispositifs connectés soulèvent également d'importantes questions relatives à la protection de la vie privée. Les véhicules modernes recueillent et transmettent de grandes quantités de données personnelles, notamment l'historique des déplacements, le comportement au volant et les préférences personnelles, ce qui soulève également la question de savoir comment ces renseignements sont stockés, communiqués et protégés. Dans certains cas, les données peuvent être transférées ou stockées dans des juridictions étrangères, où des normes de protection des données et des cadres juridiques différents peuvent accroître le risque d'accès ou d'utilisation des renseignements personnels, notamment par des tribunaux étrangers, des organismes d'application de la loi et des agences de sécurité nationale.

La circulation des données qui sous-tend l'écosystème des véhicules connectés peut s'avérer complexe et opaque. C'est pourquoi le Commissariat a soutenu la recherche sur les véhicules connectés dans le cadre de son programme des contributions.

Cette année, le Commissariat a financé deux projets de recherche dans ce domaine: un qui permettra d'évaluer les autorisations relatives à la confidentialité et les décharges que les constructeurs automobiles exigent de leurs clients canadiens en échange de l'accès aux fonctions intégrées et aux applications connectées dans les voitures neuves, et l'autre qui permettra d'examiner comment le principe de la protection de la vie privée dès la conception peut être utilisé pour renforcer la protection de la vie privée lorsque des entreprises accèdent à des renseignements qui permettent d'identifier les utilisateurs à partir de véhicules connectés. J'anticipe que les résultats de ces travaux seront publiés dans les prochains mois.

[Français]

La Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, ou LPRPDE, ne contient aucune règle distincte et explicite concernant la circulation transfrontalière des données.

La LPRPDE oblige actuellement les organisations à faire preuve de transparence au sujet de leurs pratiques de traitement des renseignements personnels, notamment lorsqu'elles transfèrent des renseignements personnels à un tiers ou à une juridiction étrangère, et à les rendre accessibles au gouvernement, aux organismes qui appliquent la loi ou aux tribunaux.

De plus, la Loi précise que les organisations demeurent responsables des renseignements personnels confiés à un tiers aux fins de traitement et qu'elles doivent s'assurer, par des moyens contractuels ou autres, de fournir un degré comparable de protection.

[Traduction]

J'ai recommandé que la LPRPDE soit modifiée pour traiter expressément de la circulation transfrontalière des données afin que les renseignements personnels des Canadiennes et des Canadiens soient adéquatement protégés avant qu'ils soient communiqués à l'extérieur du pays. Cette protection pourrait comprendre l'obligation d'effectuer des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée avant que les données quittent le territoire canadien et de mettre en place des outils précis pour faire en sorte que les données bénéficient d'un degré comparable de protection lorsqu'elles sont transférées à l'étranger. Cela pourrait se faire, par exemple, au moyen de clauses contractuelles types, de codes de pratique et de programmes de certification.

Le Commissariat travaille également en étroite collaboration avec mes homologues internationaux afin de contribuer à l'obtention d'une circulation transfrontalière de renseignements personnels fiable, sûre et sécuritaire.

Il s'agit là d'une de mes priorités en tant que président récemment élu de l'Assemblée mondiale pour la protection de la vie privée, et c'est également un pilier de mon travail avec mes homologues de la Table ronde des autorités de protection des données et de la vie privée du G7. En décembre dernier, la Table ronde a publié un exposé de position sur l'élaboration d'une approche stratégique à l'égard du concept de la libre circulation des données dans la confiance, et je me réjouis de poursuivre cet important travail alors que la France assurera la présidence du G7 cette année.

Le Commissariat soutient également l'étude de mécanismes de transfert de données qui peuvent apporter aux entreprises une certitude en matière de réglementation et en lesquels la population canadienne peut avoir confiance, comme les certifications du Forum mondial sur les règles relatives aux transferts transfrontaliers de données.

[Français]

La protection de la vie privée est et doit rester une priorité, alors que nous examinons les répercussions de la technologie afin de nous assurer que des mesures de sécurité appropriées sont en place pour favoriser une innovation responsable et protéger les renseignements personnels des Canadiennes et des Canadiens.

Ça me fera plaisir de répondre à vos questions.

• (1225)

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

Nous allons commencer notre première série de questions par Mme DeRidder, qui a six minutes.

Madame DeRidder, vous avez la parole.

**Kelly DeRidder:** Merci, madame la présidente.

Madame Kyriazis, merci d'être ici aujourd'hui.

Je vais revenir sur ce que vous avez dit quant au fait que nous devons avoir une option plus concurrentielle. Le travail forcé fait partie du problème. C'est pour cette raison que c'est une option plus concurrentielle. Chaque aspect de la chaîne d'approvisionnement, selon des sources crédibles, est un facteur qui explique pourquoi les voitures électriques du Parti communiste chinois sont plus compétitives, ici, au Canada. Il faut aussi dire que le Parti communiste chinois les subventionne beaucoup pour qu'elles soient plus économiques.

Comment pouvez-vous dire que c'est un choix pro-Canada de les faire venir au pays si nous ne respectons pas nos propres valeurs canadiennes en les faisant venir ici?

**Joanna Kyriazis:** Merci de votre question.

Si les voitures électriques chinoises coûtent tellement moins cher, c'est en partie parce que la Chine a eu 20 ans de plus pour aider les constructeurs automobiles traditionnels à passer aux véhicules électriques. Des centaines d'entreprises chinoises de fabrication de véhicules électriques sont entrées dans l'écosystème, et elles mènent une guerre des prix très offensive pour réduire le plus possible le coût des technologies. La Chine est aussi parvenue à construire, sur place, une chaîne d'approvisionnement complète de fabrication de batteries, à laquelle ont accès ces entreprises, et peut donc produire des batteries à moins de 100 \$ le kilowattheure, ce qui est un seuil critique important.

**Kelly DeRidder:** Pourriez-vous nous dire avec certitude que le travail forcé n'influence pas le caractère compétitif de tout cela ou n'a pas de lien avec ce qui se passe?

**Joanna Kyriazis:** Je voudrais que ce soit clair. Clean Energy Canada s'oppose fermement à toute forme de travail forcé. Le Canada a mis en œuvre un cadre juridique. Le Canada a adopté la Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement, et nous avons aussi des mesures dans l'Accord Canada-États-Unis-Mexique qui concernent précisément cela.

**Kelly DeRidder:** Comment pouvons-nous lutter contre cela si nous permettons à ces véhicules d'entrer au Canada, parce que c'est une option économique, mais que cette option suppose ce genre de travail?

**Joanna Kyriazis:** Je ne suis pas experte des droits du travail ou des droits de la personne, mais si je comprends bien, ces cadres juridiques ne permettraient pas à des produits fabriqués au moyen du travail forcé d'entrer au Canada. Nous devrions mettre en œuvre et faire respecter ces exigences avec diligence, et les renforcer au besoin.

Je veux aussi préciser que cet enjeu ne touche pas seulement les véhicules électriques. Notre lutte contre le travail forcé devrait concerner tous les biens qui entrent au Canada en provenance de la Chine ou d'ailleurs, qu'il s'agisse de véhicules électriques, d'iphones, de vêtements ou de véhicules à essence. Je pense que le Canada devrait adopter une approche uniforme pour...

**Kelly DeRidder:** Ne pensez-vous pas que la première chose à faire, dans cet arrangement sur les véhicules électriques, serait de s'assurer que l'on n'a eu aucun recours au travail forcé?

**Joanna Kyriazis:** Absolument. Si cela ne fait pas déjà partie des lois en vigueur, nous pouvons le réitérer dans l'arrangement. Il ne devrait pas y avoir de travail forcé...

**Kelly DeRidder:** Dans ce cas, ne voudriez-vous pas interdire l'entrée de ces voitures au Canada si elles supposent du travail for-

cé? Diriez-vous, en tant que représentante de Clean Energy Canada, que ce n'est pas une bonne idée de les faire entrer au Canada si elles sont concernées par le problème du travail forcé en Chine?

**Joanna Kyriazis:** Clean Energy Canada ne veut pas que des biens fabriqués au moyen du travail forcé entrent au Canada. Interdire toutes les voitures électriques fabriquées en Chine par toutes les entreprises des quatre coins de la Chine n'est pas une approche ciblée qui réglerait spécifiquement le problème du travail forcé. Je pense que nous devons trouver une approche plus ciblée pour régler le problème qui nous préoccupe sans priver les Canadiens des véhicules électriques à faible coût disponibles presque partout dans le monde.

**Kelly DeRidder:** Merci.

Monsieur le commissaire, j'aimerais vous poser rapidement une question avant que mon temps ne soit écoulé.

Actuellement, les États-Unis restreignent la technologie pour véhicules électriques du Parti communiste chinois, citant des préoccupations liées à la sécurité et aux données nationales. Pensez-vous que les Canadiens qui possèdent un véhicule lié au Parti communiste chinois pourraient finir par ne plus pouvoir traverser la frontière américaine avec leur véhicule?

**Philippe Dufresne:** Je ne m'avancerais pas sur la façon dont les États-Unis interpréteraient leurs pratiques à la frontière.

Ce que je peux vous dire, c'est que des données traversent les frontières en tout temps. C'est pour cela que je souligne l'importance de s'assurer que la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels en tienne compte. Elle le fait déjà, comme je l'ai dit dans ma déclaration. Les organisations doivent garantir un traitement équivalent, mais on parle de contrats ou d'autres moyens. Le problème avec les contrats ou les autres moyens, c'est qu'ils ne seront pas contraignants pour les gouvernements d'autres pays.

C'est pour cette raison que l'une de mes recommandations clés concernant la réforme de la Loi sur la protection des renseignements personnels au Canada, c'est de mettre en place des règles sur les échanges transfrontaliers qui exigeraient un examen plus rigoureux dans de tels cas.

● (1230)

**Kelly DeRidder:** Merci de votre réponse, monsieur le commissaire.

Le gouvernement du Canada vous a-t-il assuré d'une façon ou d'une autre qu'il avait mis en œuvre des mesures de sécurité visant à ce que le Parti communiste chinois ne puisse pas recueillir ou récupérer des données canadiennes?

**Philippe Dufresne:** Nous n'avons pas discuté de cette question précise avec le gouvernement du Canada, mais j'ai discuté de mes recommandations prioritaires avec le ministère. On discute beaucoup sur la circulation transfrontalière des données. On travaille beaucoup, dans le milieu de la protection des renseignements personnels, mais aussi avec les gouvernements et l'OCDE pour faire comprendre l'importance de la primauté du droit, de la nécessité et de la proportionnalité. Je continue de défendre ces dossiers.

**Kelly DeRidder:** J'aimerais seulement répéter que, vous, en tant que commissaire à la protection de la vie privée du Canada, n'avez pas été consulté à ce sujet.

**Philippe Dufresne:** Je n'ai pas été consulté à propos de ce cadre.

**Kelly DeRidder:** Pensez-vous que le gouvernement du Canada a l'obligation de prévenir ses citoyens des risques liés aux véhicules électriques du Parti communiste chinois sur le plan des renseignements personnels et de la sécurité?

**La présidente:** Excusez-moi de vous interrompre, mais votre temps est écoulé. Vous pourrez peut-être y revenir pendant la deuxième série de questions.

**Kelly DeRidder:** Pourrais-je obtenir une réponse par écrit?

**La présidente:** Si c'est possible...

**Kelly DeRidder:** Est-ce que cela vous va?

**Philippe Dufresne:** Pour une question de transparence, bien sûr, nous pouvons y revenir.

**La présidente:** Merci.

C'est maintenant au tour de M. Deschênes-Thériault, qui a six minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Madame Kyriazis, nous sommes dans une réunion du Comité permanent de la science et de la recherche. Par conséquent, mes questions vont davantage être centrées sur les aspects de la recherche et de la science.

Tout d'abord, j'aimerais savoir s'il y a des défis propres au Canada que la recherche sur les véhicules électriques ne saisit pas bien à l'heure actuelle. En d'autres mots, quels sont les aspects les moins étudiés dans le secteur des véhicules électriques au Canada? À l'heure actuelle, est-ce qu'il existe des angles morts dans la recherche?

[Traduction]

**Joanna Kyriazis:** Oui, le Canada a mis en œuvre un certain nombre d'initiatives axées sur l'innovation, la recherche et le développement des batteries. Nous sommes, à plusieurs égards, des chefs de file dans le secteur de la technologie des batteries. Un des experts mondiaux en technologie des batteries travaille à Dalhousie.

Je pense que, historiquement, l'un des problèmes du Canada, c'est que nous n'avons pas pu mener des recherches à grande échelle et en commercialiser les fruits avant qu'ils ne se retrouvent aux États-Unis ou à l'étranger. Nous gérons l'entrée des véhicules électriques chinois et mettons en œuvre ces mesures incitatives pour attirer les investissements chinois, c'est entre autres pour attirer la technologie et le savoir-faire chinois dans les usines du Canada afin de pouvoir apprendre des chefs de file du marché et mettre sur pied des coentreprises, comme on en voit dans l'Union européenne, pour nous concentrer sur le développement de la prochaine génération de technologie des batteries, ici, ou sur le développement d'une plateforme de véhicules électriques commune. C'est ce que nous voudrions obtenir grâce à un partenariat avec les entreprises chinoises qui viennent au Canada. Nous voulons que notre secteur des batteries pour véhicules électriques prospère, dans l'avenir.

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault:** Ça m'amène un peu à ma prochaine question.

On investit quand même beaucoup en innovation au Canada, car on veut y attirer différents talents en recherche. D'après vous, au cours de la prochaine décennie, quels vont être les domaines de recherche émergents les plus importants en matière de véhicules électriques?

Vous avez mentionné avoir participé à un laboratoire d'idées, donc à différentes réflexions. Si vous disposiez d'un financement illimité, quelles sont les recherches liées aux véhicules électriques que vous prioriseriez?

[Traduction]

**Joanna Kyriazis:** À mon avis, il faudrait prioriser les technologies des batteries de nouvelle génération, qui exigent un minimum de matières premières critiques ou maximisent la recyclabilité des batteries et des matières premières, compte tenu de la pénurie de minéraux critiques et du fait que la Chine domine actuellement une grande partie de la chaîne d'approvisionnement des minéraux raffinés pour batteries et des matières de terres rares.

Je crois que la technologie des batteries de nouvelle génération serait une recherche à faire. Elle pourrait porter sur la performance, la performance par temps froid, quelque chose d'un peu plus adapté au climat du Canada et aux véhicules électriques et à leurs batteries qui circulent sur les routes du pays. Un autre sujet de recherche pourrait être le temps de recharge. Les entreprises chinoises sont les meilleures à ce chapitre; présentement, ils parlent d'un temps de recharge de cinq minutes, ce qui est comparable au temps nécessaire pour faire le plein à une station-service. Nous aimerions voir plus de recherche et d'innovation dans ce domaine, ici, au Canada.

• (1235)

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault:** La Chine est un leader dans le secteur des véhicules électriques, mais on peut aussi penser à des pays comme la Norvège. On ne peut pas seulement penser à la Chine. Différents pays partout sur le globe sont des leaders et effectuent différents travaux de recherche.

Vous avez déjà mentionné quelques éléments, mais est-ce qu'il y a d'autres apprentissages qu'on peut faire, au Canada, à partir de la recherche qui est faite à l'étranger sur les véhicules électriques? Quels enseignements la recherche nous apprend-elle pour bien faire les choses dans la prochaine décennie?

[Traduction]

**Joanna Kyriazis:** En plus de la chimie des batteries elles-mêmes, je pense que les processus de fabrication des batteries sont un autre domaine dans lequel la Chine est un chef de file. Ford Motor Company a d'ailleurs acquis de l'entreprise chinoise CATL une licence pour la technologie de production de batteries pour fabriquer ses propres batteries dans son usine du Michigan, aux États-Unis; la technologie sera ensuite intégrée aux modèles plus abordables de camionnettes à 30 000 \$ sur lesquels Ford travaille actuellement.

Une autre recherche pourrait porter sur la technologie de recharge et l'interopérabilité des différentes normes de recharge. Le Canada pourrait aussi se concentrer sur la technologie véhicule-réseau.

Je pense qu'il faudrait surtout chercher à localiser la production et à développer des véhicules électriques et des batteries adaptés au marché canadien et nord-américain parce que, honnêtement, il n'y a pas, à l'heure actuelle, suffisamment d'options abordables qui intègrent la meilleure technologie de l'Amérique du Nord.

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault:** Vous avez mentionné que le défi qu'on a au Canada concerne la commercialisation des résultats de la recherche. Comment est-ce qu'on peut s'améliorer dans ce domaine?

[Traduction]

**Joanna Kyriazis:** À mon avis, nous devrions tirer parti de nos capacités de recherche, d'innovation et de développement actuelles, ici, au Canada. Encore une fois, comme je l'ai dit, il y a beaucoup d'initiatives, mais nous avons du mal à les développer. Nous avons besoin d'investissements sûrs dans le secteur manufacturier, ici, au Canada. Idéalement, nous ne serions pas que des bureaux satellites pour les fabricants de voitures, qui ont leur siège social ailleurs, et qui se contentent d'assembler le produit final ici. L'idéal, ce serait de regrouper les universités canadiennes et nos capacités de recherche et développement, ainsi que quelques installations de fabrication, qu'il s'agisse de l'assemblage final du véhicule, des batteries ou des matériaux pour batterie. Le Canada a énormément d'occasions...

**La présidente:** Je suis désolée de vous interrompre, mais votre temps est écoulé. Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Blanchette-Joncas; vous avez six minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**Maxime Blanchette-Joncas:** Merci.

J'ai une première question pour vous, monsieur Dufresne.

Je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Votre commissariat a déjà expliqué que les véhicules connectés agissent comme de véritables téléphones intelligents sur roues, et qu'ils sont capables de collecter des données très sensibles. Donc, dans ce contexte, si ces données peuvent être accessibles, transférées, voire exploitées à l'étranger, est-ce que le cadre canadien actuel est réellement suffisant pour protéger les utilisateurs?

**Philippe Dufresne:** Ce que je dirais, c'est que nous utilisons le régime actuel au mieux de nos capacités. Nous le faisons pour des investissements dans la recherche. Nous pouvons aussi le faire dans le cadre d'enquêtes. Les principes sont là et ils existent: le consentement et les fins appropriées.

Toutefois, je souligne qu'il est nécessaire d'amender la loi pour la moderniser pour ces véhicules, mais aussi de façon générale. Là où il y a des lacunes et un manquement, c'est au sujet des échanges transfrontaliers.

À mon avis, on devrait renforcer le régime, un peu comme au Québec, où il y a des obligations plus fortes à ce sujet, notamment celle de faire des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée quand des données quittent le Québec. Ça devrait potentiellement être la même chose pour le Canada. On devrait aussi avoir l'obligation de faire des évaluations préalables quand il y a de plus grands risques. On devrait également moderniser nos définitions de la dési-

dentification. Finalement, on devrait donner au Commissariat à la protection de la vie privée du Canada le pouvoir d'émettre des ordonnances et d'imposer des amendes.

Il y a des lacunes dans le cadre actuel. Je pense qu'il y a une occasion de le moderniser, et, dans ce contexte, ce serait très bénéfique.

**Maxime Blanchette-Joncas:** J'imagine que toutes ces recommandations ont été soumises au gouvernement. Qu'est-ce qu'il vous répond? Que fait-il?

**Philippe Dufresne:** À ce jour, je peux dire que le ministre de l'Intelligence artificielle et de l'Innovation numérique a récemment indiqué que c'était toujours dans les projets. Nous attendons donc de voir ce qui se produira.

**Maxime Blanchette-Joncas:** D'accord. Nous allons ajouter ça à la liste des projets à analyser et à surveiller.

Est-ce que vous pouvez nous parler davantage des données collectées par ces véhicules, notamment en lien avec la localisation, les habitudes et les comportements? Quels sont les risques si ces données sont accessibles à des entités étrangères?

● (1240)

**Philippe Dufresne:** Les risques sont que ça peut en révéler beaucoup à propos des usagers. Ça peut révéler la localisation et l'utilisation du véhicule.

Donc, c'est pour ça que nous finançons de la recherche là-dessus. Nous nous penchons sur ces questions pour savoir si les Canadiens sont vraiment au courant de l'étendue des données récoltées. Est-ce qu'ils ont l'occasion de consentir au moment opportun? Aussi, est-ce qu'ils sont conscients que ces données peuvent quitter les frontières et aller dans d'autres pays, qui ont des règles potentiellement différentes?

Je pense que, dans ce contexte-ci et dans beaucoup d'autres, les gens sont tellement confrontés à la technologie dans leur vie qu'ils n'ont pas nécessairement le temps ou les connaissances pour vraiment savoir ce qui se passe.

Je pense que c'est une responsabilité de toute la société. Toutefois, les gouvernements, les entreprises et mon bureau doivent être plus conviviaux et transparents à ce sujet.

**Maxime Blanchette-Joncas:** C'est intéressant, ce que vous mentionnez. L'Office de la protection du consommateur avait déjà mis l'accent sur l'opacité et aussi sur les limites du consentement dans le domaine.

À votre avis, les Canadiens et les Québécois sont-ils vraiment informés de ce que leurs véhicules collectent, de la façon dont ces données sont utilisées et de qui peut vraiment y avoir accès?

**Philippe Dufresne:** Jusqu'à présent, je dirais que nous pouvons faire mieux et que les projets de recherche que nous allons rendre publics dans les prochains mois ou les prochaines semaines vont nous permettre d'en parler de façon plus concrète. C'est une des questions que nous avons explorées, à savoir la façon dont ça se fait, si c'est assez clair et s'il y a des améliorations à apporter. À ce moment-là, j'aurai l'occasion de faire des recommandations plus concrètes.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Vous avez déjà parlé du consentement. Le modèle actuel est fondé sur le consentement. Selon vous, est-ce suffisant dans un contexte où le flux des données est complexe et souvent invisible pour les utilisateurs?

**Philippe Dufresne:** Le consentement, c'est important, mais on doit aussi vérifier les fins appropriées. On doit vérifier les mécanismes de sauvegarde. Un des grands défis, sinon un fléau, c'est le fait qu'on peut voler les données, ce qui est une atteinte à la vie privée. Je pense que les gens doivent savoir ce qui se passe et doivent connaître les conséquences, mais il y a aussi une responsabilité très importante pour les entreprises. Il n'est pas suffisant de dire aux gens qu'ils doivent gérer ça eux-mêmes et que s'ils ont donné leur consentement, tout est correct. Non, il faut aussi voir une nécessité, une proportionnalité, une sauvegarde. Les Canadiens devraient savoir ce à quoi ils s'exposent.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Selon vous, quels garde-fous supplémentaires devraient être exigés avant de faciliter l'entrée ou le développement de ces technologies sur le marché canadien?

**Philippe Dufresne:** Je pense que les garde-fous supplémentaires devraient inclure le fait que l'organisme de réglementation ait des pouvoirs d'ordonnance. Ça, c'est important parce que, pour le moment, je peux seulement faire des recommandations. Je pense qu'il faut avoir la possibilité de prévoir des conséquences financières dans des cas où ça pose problème.

J'ai recommandé qu'on protège davantage la vie privée des enfants. C'est peut-être moins pertinent dans le contexte des véhicules automobiles, mais je pense que le fait de mettre la vie privée comme une priorité et de rendre les communications plus claires, plus limpides et plus conviviales, ça fait partie des défis et des recommandations générales que je vais continuer de mettre de l'avant.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Je comprends. Vous êtes donc un chien de garde qui ne peut pas trop mordre. Vous avez des pouvoirs de recommandation et d'observation, mais aucune sanction ne peut être émise. C'est un peu ça, n'est-ce pas?

**Philippe Dufresne:** Pour le moment, je peux faire appel aux tribunaux, mais c'est long et coûteux. Je mise beaucoup sur le fait que la plupart des compagnies vont accepter les recommandations.

Vous avez tout à fait raison. Dans une situation où ce n'est pas accepté, ça devient long et ça devient coûteux.

Je vous donne un exemple concret: le dossier contre la compagnie qui gère Pornhub. Nous avons trouvé qu'il y avait des problèmes majeurs liés au consentement à la diffusion d'images sexuelles extrêmement explicites et nous sommes toujours devant les tribunaux pour essayer de mettre en œuvre les recommandations. C'est pour ça que, selon moi, la capacité d'émettre des ordonnances viendrait protéger les Canadiennes et les Canadiens de manière importante.

[Traduction]

**La présidente:** Merci.

Votre temps est écoulé, monsieur Blanchette-Joncas.

Nous allons commencer notre deuxième série de questions par M. Baldinelli, qui aura cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

**Tony Baldinelli:** Merci, madame la présidente.

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

Monsieur Dufresne, dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit qu'il pourrait y avoir un risque accru d'accès aux renseignements personnels ou d'utilisation de ces renseignements, y compris

l'accès par des tribunaux, des organismes d'application de la loi et des organismes responsables de la sécurité nationale étrangers.

Craignez-vous que les données canadiennes recueillies par les véhicules électriques chinois puissent être envoyées en Chine et stockées dans les centres de données du gouvernement de la Chine, permettant à cet État d'y accéder?

● (1245)

**Philippe Dufresne:** C'est une possibilité, dans ce contexte, mais pas seulement dans ce contexte. Par exemple, quand j'ai mené une enquête sur TikTok avec mes homologues du Québec, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, c'est l'une des questions qui a été soulevée, c'est-à-dire que le partage des données pouvait ne pas être limité au Canada et que ces données pouvaient être stockées en Chine, où le gouvernement y aurait accès. Dans le cadre de cette enquête, nous avons formulé une recommandation précise, à savoir qu'il fallait davantage de transparence et qu'il fallait informer les Canadiens de manière beaucoup plus claire du risque que cela présente.

**Tony Baldinelli:** Dans le même ordre d'idées, vous avez également recommandé de mettre à jour la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques pour traiter spécifiquement de la circulation transfrontalière des données. Où est cette recommandation? A-t-elle été mise en œuvre? Le gouvernement en tient-il compte, actuellement?

**Philippe Dufresne:** La recommandation n'a pas encore été mise en œuvre. J'ai hâte de voir ce que le gouvernement proposera dans le cadre de sa réforme de la Loi sur la protection des renseignements personnels. C'était l'une de mes recommandations.

**Tony Baldinelli:** Quand avez-vous fait cette recommandation?

**Philippe Dufresne:** Le Commissariat le recommande constamment depuis de nombreuses années, mais je l'ai certainement réitéré au ministère au cours des derniers mois.

**Tony Baldinelli:** Vous avez également dit dans votre déclaration préliminaire: « Le Commissariat travaille également en étroite collaboration avec mes homologues internationaux afin de contribuer à l'obtention d'une circulation transfrontalière de renseignements personnels fiable, sûre et sécuritaire. » Le Parti communiste chinois, l'État chinois participe-t-il à ces discussions?

**Philippe Dufresne:** Ces discussions concernent les commissaires à la protection de la vie privée de ces pays. La Chine n'est pas concernée. Je peux vous dire que les intervenants du milieu de la protection de la vie privée s'entendent pour dire que les données doivent pouvoir traverser les frontières et que cela doit se faire de manière sécuritaire et dans le respect de l'État de droit et des principes de protection des renseignements personnels.

**Tony Baldinelli:** Plus tôt, Michael Kovrig, un témoin, a comparu, ici. Lorsqu'il a comparu, en février, devant le comité du commerce international, il a dit ceci: « Si le Canada autorise l'entrée de ces véhicules sur son territoire, quel que soit leur nombre, il est absolument nécessaire de consulter les organismes de sécurité compétents, à savoir le SCT et le SCRS, afin de déterminer les paramètres nécessaires pour assurer la sécurité. »

Le gouvernement a-t-il parlé à votre commissariat? Savez-vous s'il a parlé avec des organismes de sécurité?

**Philippe Dufresne:** Ils ne m'ont pas parlé de cet arrangement précis et je suppose qu'ils sont en communication avec les organismes de sécurité. Je n'en suis pas certain.

Encore une fois, pour reprendre mon exemple de l'affaire TikTok, dans laquelle je suis intervenu, le gouvernement et les organismes de sécurité ont tiré des conclusions et formulé des directives interdisant d'utiliser cette application sur les appareils des employés du gouvernement et du gouvernement en raison des risques liés à la sécurité. C'était leur responsabilité. C'est encore leur responsabilité. Quand j'entends ces conclusions publiques, j'agis de manière à respecter la protection de la vie privée.

**Tony Baldinelli:** Dans le même ordre d'idées, pour ce qui est de faire des recommandations, seriez-vous d'accord pour que des employés du gouvernement et les ministres du Cabinet du gouvernement conduisent des véhicules électriques chinois? Seriez-vous à l'aise à l'idée de conduire un véhicule électrique chinois?

**Philippe Dufresne:** C'est aux organismes responsables de la sécurité nationale de le dire. Ont-ils des préoccupations à ce sujet? Dans le cas de TikTok, la réponse est oui. Ils ont tiré leur conclusion. Ils ont établi des règles. Les employés du gouvernement ne pouvaient pas utiliser ces appareils. Cela relève de leur compétence. Je suivrais certainement leur conseil à cet égard.

**Tony Baldinelli:** Étant donné vos fonctions, au Commissariat, croyez-vous que le Canada et les Canadiens sont prêts à accepter que les véhicules électriques chinois puissent recueillir, stocker et transmettre des données à l'étranger, y compris à la Chine? Les Canadiens sont-ils même au courant de ce problème?

**Philippe Dufresne:** Nous allons redoubler d'efforts pour sensibiliser les Canadiens sur les enjeux liés aux données généralement utilisées par les voitures et les équipements embarqués. Nous parainons cette recherche. Je crois qu'il faut sensibiliser davantage les gens à cette question et leur faire prendre conscience de son caractère transfrontalier. Je crois que c'est quelque chose que nous allons continuer de souligner à grands traits.

**Tony Baldinelli:** Pour que ce soit clair, des ministres du Cabinet ou leurs employés ont-ils communiqué avec le Commissariat, depuis que l'annonce a été faite, pour examiner ou revoir ces préoccupations en matière de confidentialité concernant les véhicules électriques chinois?

**Philippe Dufresne:** Non, pas pour cette situation spécifique.

**Tony Baldinelli:** Merci beaucoup.

**La présidente:** Merci.

C'est maintenant au tour de Mme McKelvie; vous avez cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

**Jennifer McKelvie (Ajax, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Monsieur Dufresne, vous menez actuellement deux études sur le secteur automobile. Les véhicules électriques sont-ils inclus dans ces études? Ces recommandations seront-elles aussi pertinentes pour les véhicules électriques?

**Philippe Dufresne:** Elles le seront, parce que l'une d'elles portera sur les types d'autorisations et de consentement obtenus auprès des Canadiens quand ils utilisent le système de navigation intégré à leurs véhicules. Cela s'appliquerait aux véhicules électriques et non électriques. Recueille-t-on trop de données? Est-ce sécuritaire? Le consentement est-il approprié? Ce genre de choses serait certainement pertinent pour les véhicules électriques et les véhicules non électriques.

La deuxième étude portera sur la façon dont nous pouvons utiliser la technologie pour protéger la vie privée. C'est un enjeu clé

pour le Commissariat et pour moi-même. Les données sont utiles pour prendre des décisions qui améliorent la sécurité des véhicules et ainsi de suite, mais pouvons-nous anonymiser ces données? C'est ce que nous appelons les technologies d'amélioration de la confidentialité. Elles comprennent des outils techniques permettant d'utiliser des données sans que la personne concernée soit identifiée.

Encore une fois, je crois que les conclusions et les recommandations à cet égard s'appliqueraient à tous les cas.

● (1250)

**Jennifer McKelvie:** Nous sommes le comité de la science et de la recherche, et nous allons devoir faire rapport là-dessus; pensez-vous que les recommandations de votre rapport traiteront des domaines dans lesquels il faut investir — des travaux scientifiques ou de recherche que nous devons mener sur ces questions importantes en matière de protection de la vie privée, tant dans l'automobile proprement dite qu'à plus grande échelle?

**Philippe Dufresne:** En ce qui concerne les travaux scientifiques, notre programme de contribution nous permet de financer la recherche dans divers domaines. L'an dernier, l'une des priorités était les appareils connectés et l'information qu'ils recueillaient auprès des Canadiens. C'est pour nous une façon de soutenir les travaux scientifiques. Nous allons certainement nous assurer de tenir le Comité au fait des résultats et des conclusions. Nous mènerons prochainement une étude sur les jeux, les jeux vidéo et la façon dont les informations, en particulier les informations sur les enfants, sont utilisées. C'est une recherche prometteuse.

Ma recommandation, à savoir modifier la loi pour qu'elle traite plus directement de la dépersonnalisation et de l'anonymisation des données, est un autre domaine dans lequel, à mon avis, les données scientifiques sont très pertinentes. C'est l'un des enjeux clés, où nous pouvons dire que la technologie nous permet d'utiliser ces données — pour prendre de meilleures décisions, parce que c'est bon pour l'économie et la sécurité et ainsi de suite, sans nécessairement savoir de qui il s'agit. C'est à cela que servent les technologies, et les données scientifiques jouent un rôle clé là-dedans.

Les données scientifiques sont, bien entendu, très pertinentes pour l'IA, l'informatique quantique et le chiffrement, des enjeux clés pour l'économie et la sécurité nationale. Nous intervenons dans ce domaine, et je serais tout à fait disposé à tenir le Comité informé des progrès réalisés.

**Jennifer McKelvie:** Merci.

Ma prochaine question est pour Mme Kyriazis.

C'est le mois de la Terre, donc nous reconnaissons tout ce qui touche à l'environnement, ce mois-ci. Assurément, les véhicules électriques sont l'une de ces initiatives susceptibles de verdir notre planète et de contribuer à l'action sur le changement climatique. Je me demandais seulement si vous pouviez parler au-delà des véhicules électriques eux-mêmes. Pour votre organisation — avec l'énergie propre, l'électrification et l'expansion des réseaux électriques —, quels sont ces investissements considérables que nous devrions faire, en tant que pays, pour réaliser cette transition?

**Joanna Kyriazis:** Nous souhaitons électrifier tout ce que nous pouvons électrifier au Canada, en particulier, car le pays dispose déjà d'un réseau relativement propre, dans la mesure où 80 % de notre électricité provient de sources propres.

L'électrification du transport est une priorité, qu'il s'agisse des véhicules personnels que vous et moi conduisons, des camionnettes de livraison qui circulent dans nos collectivités, des autobus urbains ou des camions de gros tonnage. L'électrification des systèmes de chauffage de nos immeubles en est une autre. Nous venons de publier les résultats d'un sondage important, qui montrent que les propriétaires de thermopompes au Canada adorent leur appareil, et que plus de 90 % d'entre eux les recommanderaient à leurs amis. Le niveau des ménages est un autre domaine clé sur lequel nous devrions nous pencher. Les véhicules électriques et les thermopompes sont tous deux susceptibles de faire économiser de l'argent aux ménages canadiens sur leur facture d'électricité mensuelle.

Nous souhaitons également électrifier nos industries. Le Canada est déjà un chef de file dans l'électrification de l'extraction minière. Nous pouvons produire des véhicules électriques et des batteries parmi les plus propres au monde. Nous sommes capables de produire de l'acier vert et de l'aluminium à faible émission de carbone, et nous le faisons déjà. Ce sont des investissements que nous devons continuer de réaliser. Je devrais également mentionner les lignes de transmission qui tissent le réseau d'un bout à l'autre du Canada. En fin de compte, si nous souhaitons accroître notre sécurité énergétique, nous devons nous appuyer sur l'électricité canadienne locale et accroître le commerce de cette électricité le plus possible entre les provinces.

• (1255)

**La présidente:** Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Blanchette-Joncas, qui a deux minutes et trente secondes. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**Maxime Blanchette-Joncas:** Merci, madame la présidente.

Monsieur Dufresne, voici une question simple, mais très pertinente: est-ce qu'on est en train de demander aux Canadiens d'échanger leur vie privée contre un véhicule moins cher?

**Philippe Dufresne:** Ce qu'on peut dire, c'est que ça fait maintenant souvent partie de l'expérience d'acheter un véhicule que d'être confronté à des questions de vie privée. C'est pour ça qu'il faut se pencher sur cette question. Il faut s'assurer que le consentement des Canadiens est obtenu de la bonne façon, qu'il est clair et qu'on ne doit pas échanger sa vie privée contre des rabais ou autre chose. Ça, c'est une thématique très importante.

Souvent, on va dire qu'on a besoin de renoncer à la vie privée au nom de la sécurité nationale, de l'économie ou de l'innovation. Je ne suis pas d'accord là-dessus. Les Canadiens peuvent avoir les deux, soit l'innovation, l'économie et les rabais, d'une part, ainsi qu'une vie privée respectée, d'autre part. Ils le méritent.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Une autre thématique très populaire, en ce moment, c'est la souveraineté, l'indépendance. Là, on nous dit qu'on veut bâtir une économie plus indépendante. J'aimerais vous entendre parler de l'indépendance des données. Qui contrôle vraiment l'accès à ces données: est-ce que ce sont les Canadiens ou les fabricants?

**Philippe Dufresne:** En fait, il y a deux aspects à soulever, là-dessus.

Il est important pour le gouvernement de s'assurer que l'infrastructure névralgique en matière de sécurité nationale ou autre est suffisamment protégée, soit en étant au Canada, soit en faisant l'ob-

jet d'ententes et de mécanismes appropriés. C'est tout à fait important d'un point de vue d'intérêt public.

D'un point de vue d'intérêt privé ou général, ça revient à la recommandation que je fais: quand les données des Canadiens quittent le Canada, il est important de s'assurer que les principes canadiens vont suivre ces données et que les Canadiens savent qu'ils sont protégés et qu'ils ne sont pas à risque. Si nos données quittent notre territoire et qu'il n'y a pas de mécanisme suffisamment robuste, nous perdons notre souveraineté sur nos données.

En ce moment, la loi dit que les entreprises doivent faire ça par contrat, mais, selon moi, des contrats, ce n'est pas suffisant pour faire face à un gouvernement. On a besoin de quelque chose de plus rigoureux, et ça, c'est la loi qui permet de l'avoir.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Alors, est-ce qu'un accès potentiel depuis l'étranger devient un risque concret pour la sécurité des Canadiens, oui ou non?

**Philippe Dufresne:** Ça devient un risque dans la mesure où ils ne peuvent pas le contrôler. Alors, si les données quittent le territoire, il est important de s'assurer d'avoir un mécanisme de protection, et la loi pourrait être plus forte là-dessus, comme c'est le cas en Europe et au Québec.

**Maxime Blanchette-Joncas:** Merci.

[Traduction]

**La présidente:** Nous allons maintenant passer à M. Ho, qui a cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

**Vincent Ho:** Mes questions s'adressent au commissaire à la protection de la vie privée.

Les véhicules électriques modernes recueillent et transmettent des volumes considérables de données personnelles et de géolocalisation. Selon vous, les lois canadiennes actuelles sur la protection de la vie privée et les politiques gouvernementales protègent-elles de manière adéquate les Canadiens, dans ce contexte?

**Philippe Dufresne:** Je pense qu'elles peuvent être renforcées. Je pense qu'elles fournissent des mesures de protection importantes pour les Canadiens, et je vais continuer d'appliquer ces lois dans leur forme actuelle. J'espère que le gouvernement et le Parlement vont moderniser un certain nombre d'aspects de la loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé.

Nous avons besoin de règles d'application plus solides. Il y a une lacune assez importante qui concerne presque uniquement le Canada, c'est-à-dire que mon bureau n'a pas la capacité d'émettre des ordonnances ou d'infliger des amendes. Nous n'avons pas de règles sur le transfert transfrontalier des données aussi rigoureuses que, disons, celles de l'Europe, du Québec ou d'un autre pays. Nous dépendons un petit peu trop des contrats dans ce domaine.

Il est possible de renforcer le rôle de la vie privée et de la vie privée des enfants, comme droit fondamental. Les aspects techniques comme la dépersonnalisation et l'anonymisation sont des éléments essentiels susceptibles d'alimenter l'IA et l'innovation. Je pense qu'il y a des occasions de renforcer le régime juridique.

**Vincent Ho:** Avez-vous, votre bureau ou votre équipe, mené ou commandé une évaluation pratique de collecte de données au moyen des véhicules connectés fabriqués à l'étranger, y compris des véhicules électriques fabriqués en Chine?

**Philippe Dufresne:** Nous n'avons pas effectué de recherche spécifique sur un pays ou une entreprise, mais nous avons financé des recherches portant sur les pratiques générales actuelles: lorsque des Canadiens achètent un véhicule, quel type d'informations leur est demandé, comment leur consentement est obtenu, comment ces informations sont utilisées, et ainsi de suite.

J'ai hâte de très bientôt rendre les résultats de cette recherche accessibles au public. Il y a des questions sur les pratiques en matière de consentement et de l'utilisation des données, et aussi sur la manière dont nous pouvons utiliser la technologie pour mieux protéger les données des Canadiens tout en permettant que de bonnes décisions soient prises concernant l'utilisation des données. Ce sont les projets récents dont j'ai hâte de vous faire part.

• (1300)

**Vincent Ho:** Nous avons certainement hâte d'examiner ces résultats lorsqu'ils seront publiés.

Le gouvernement vous a-t-il déjà consulté, vous ou votre bureau, concernant les préoccupations en matière de protection des renseignements personnels liées aux véhicules électriques fabriqués en Chine, en particulier?

**Philippe Dufresne:** Non, je n'ai pas été consulté au sujet de ce dossier spécifique.

**Vincent Ho:** Pensez-vous que le public canadien — le Canadien ordinaire — est suffisamment informé de l'étendue des données qui sont recueillies par ces véhicules connectés et de l'endroit où ces données sont finalement stockées?

**Philippe Dufresne:** Je dirais que, dans l'ensemble, la réponse est non.

De manière générale, je trouve que le consentement et le partage d'informations, en ce qui concerne les renseignements personnels des Canadiens, dans de nombreux cas, pourraient être améliorés. C'est une partie essentielle du travail que nous faisons au Canada et avec nos partenaires internationaux. Nous essayons d'encourager l'élaboration de politiques de consentement plus faciles à comprendre et plus claires.

Récemment, nous avons témoigné devant la Cour suprême, où comparaissaient les représentants de Facebook, concernant la manière dont le consentement devrait être obtenu et la manière dont la transparence est assurée. J'ai parlé de l'enquête que j'ai menée sur TikTok, où, encore une fois, nous avons découvert que la plateforme n'était pas assez transparente, dans la mesure où les données étaient envoyées en Chine et étaient accessibles au gouvernement chinois. Nous avons demandé à ce que les dispositions relatives à la transparence soient renforcées.

Nous allons continuer de faire pression afin que les Canadiens soient plus facilement au courant de ce qui se passe.

**Vincent Ho:** Avez-vous, jusqu'ici, travaillé avec un organisme canadien de renseignement ou de sécurité au sujet des risques pour les données liés à ces véhicules?

**Philippe Dufresne:** Non, pas dans ce contexte spécifique. Nous tenons des discussions de haut niveau avec les autorités responsables de la cybersécurité et de la sécurité nationale afin de trouver le juste équilibre entre la vie privée et la sécurité nationale, mais nos discussions n'ont pas touché à ce sujet spécifique.

**Vincent Ho:** Au meilleur de vos connaissances — bien entendu, vous n'êtes pas un expert du droit international —, est-ce que les données des utilisateurs canadiens recueillies par les véhicules élec-

triques fabriqués à l'étranger peuvent être accessibles par les gouvernements étrangers, conformément à leurs lois nationales?

**Philippe Dufresne:** Comme proposition générale, les lois des pays étrangers leur permettent, dans certains cas, d'avoir accès aux données des citoyens, de la même manière que le Canada le fait. Les lois du Canada permettent également de recueillir les données des entreprises étrangères.

C'est pourquoi il y a autant de travaux à l'échelle internationale. Lorsque nous parlons de la « libre circulation des données dans la confiance », la solution n'est pas de dire que les données ne peuvent pas franchir les frontières.

**Vincent Ho:** Cette portée extraterritoriale potentielle ne vous préoccupe-t-elle pas du tout, oui ou non?

**Philippe Dufresne:** Je suis préoccupé par les transferts transfrontaliers de données, dans la mesure où je voudrais une transparence canadienne plus solide et plus de dispositions...

**La présidente:** Je m'excuse de vous interrompre, mais le temps est écoulé.

Nous allons terminer cette série de questions par M. Deschênes-Thériault, qui a cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault:** Merci, madame la présidente.

Madame Kyriazis, j'aimerais poser d'autres questions sur la recherche. Je représente une circonscription rurale et j'aimerais savoir ce que la recherche nous apprend concernant le taux d'adoption des véhicules électriques dans les zones rurales par rapport au taux observé dans les zones urbaines du Canada.

Ensuite, comment la recherche pourrait-elle nous outiller pour voir comment on peut mettre en place les infrastructures nécessaires pour utiliser les véhicules électriques dans les régions rurales ou éloignées?

On sait qu'il y a quand même des défis qui se présentent dans les régions rurales et qui sont peut-être moins présents en milieu urbain. J'aimerais donc savoir ce que vous en pensez.

[Traduction]

**Joanna Kyriazis:** Une chose que je vais mentionner encore une fois, c'est ce qui se passe dans l'Union européenne, et c'est une chose à laquelle le Canada devrait s'intéresser. Il y a un certain nombre d'investissements dans la production locale et les partenariats en recherche et en technologie. Par exemple, Chery, le constructeur automobile chinois de véhicules électriques, commence à assembler ses voitures à Barcelone par l'entremise d'une entreprise conjointe avec le fabricant automobile espagnol EBRO. Ils utilisent une plateforme de production et une technologie communes. Chery est également en train d'ouvrir un centre de recherche et développement en Catalogne afin de concevoir et d'adapter des véhicules pour l'Europe.

Un autre exemple; la marque MG, détenue par SAIC, a ouvert un centre d'ingénierie à Francfort et a dévoilé sa toute nouvelle batterie semi-solide élaborée spécifiquement pour le marché européen.

Enfin, Stellantis a conclu un partenariat avec Leapmotor, une entreprise de véhicules électriques chinoise, et elles vont construire un VUS électrique compact en Espagne. Elles ont créé une nouvelle entreprise appelée Lieder Automotive dont l'objectif est de fournir à l'usine des pièces fabriquées en Europe. Il s'agit d'une coentreprise réunissant une entreprise de technologie chinoise et un fournisseur espagnol.

Voilà quelques exemples du type de partenariats que nous devrions explorer afin de répondre à certains des besoins spécifiques du Canada, y compris ceux des collectivités plus rurales.

• (1305)

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault:** Merci.

J'aimerais aussi soulever une question que vous avez abordée en répondant à ma collègue un peu plus tôt, soit les réseaux électriques. Quelle recherche existe sur l'effet d'une adoption à grande échelle de véhicules électriques sur les réseaux électriques provinciaux?

On sait qu'il y a des défis dans certaines provinces du Canada quant à la capacité des réseaux, notamment au Nouveau-Brunswick, la province que je représente. J'aimerais que vous nous parliez un peu de ce que la recherche nous apprend là-dessus.

[Traduction]

**Joanna Kyriazis:** Voulez-vous dire en ce qui concerne la capacité de recherche qui est offerte?

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault:** Non, j'aimerais savoir ce que nous apprend la recherche sur la capacité de nos réseaux électriques, qui varie d'une province à l'autre. Par exemple, au Nouveau-Brunswick, il y a du travail à faire pour augmenter la capacité de notre réseau.

Alors, pour être en mesure d'adopter les véhicules électriques à grande échelle, qu'est-ce qu'il nous reste à faire en ce qui concerne

la capacité de nos réseaux électriques, au Canada et dans nos provinces?

[Traduction]

**Joanna Kyriazis:** Chaque province a sa spécificité et sa force régionales. En Alberta, nous voyons émerger des chefs de file dans la fabrication de batteries qui trouvent des moyens d'extraire le lithium de la saumure des eaux usées des champs de pétrole. En Colombie-Britannique, il y a des champions du recyclage des batteries. Au Manitoba et au Québec, il y a des chefs de file dans la fabrication de véhicules de gros tonnage et de véhicules électriques de gamme moyenne. Donc, effectivement, selon la province, il s'agit d'une occasion pour tout le Canada.

Nous devrions continuer d'investir dans la recherche, mais je pense que nous devrions également explorer les partenariats avec les chefs de file mondiaux dans la fabrication de véhicules électriques, qu'il s'agisse de la Chine, de l'Allemagne ou de la Corée du Sud. Le gouvernement fédéral explore également certains autres partenariats, à l'heure actuelle. C'est logique, au moment où nous essayons de nous diversifier afin de ne pas trop dépendre des États-Unis et de demeurer compétitifs dans un secteur automobile mondial qui s'électrifie rapidement.

[Français]

**Guillaume Deschênes-Thériault:** Merci beaucoup.

[Traduction]

**La présidente:** Merci à toutes et à tous.

Sur ce, c'est tout pour ce groupe de témoins. Je tiens vraiment à remercier nos témoins d'avoir comparu devant le Comité et d'avoir fourni leur témoignage important.

Le Comité souhaite-t-il lever la séance?

**Des députés:** Oui.

**La présidente:** Merci beaucoup, encore une fois. La séance est levée.

---





Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>