



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

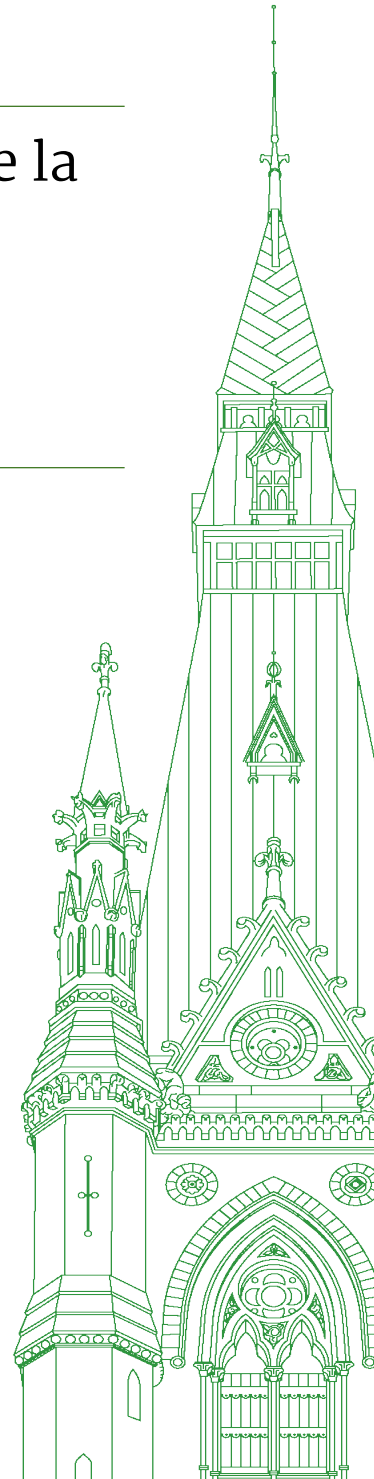
Comité permanent de la science et de la recherche

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 032

Le lundi 20 avril 2026

Présidente : Salma Zahid



Comité permanent de la science et de la recherche

Le lundi 20 avril 2026

• (1530)

[Traduction]

La présidente (Salma Zahid (Scarborough-Centre—Don Valley-Est, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 32^e réunion du Comité permanent de la science et de la recherche. Nous reprenons aujourd'hui notre étude sur les répercussions de l'Arrangement préliminaire conjoint Canada-Chine sur le secteur canadien des véhicules électriques.

Je voudrais faire quelques remarques à l'intention des témoins et de tous les membres.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent via Zoom, vous pouvez sélectionner, en bas de votre écran, le canal d'interprétation approprié, soit le français, le français ou l'anglais. Je vous rappelle que toutes les interventions doivent être adressées par l'intermédiaire de la présidence.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à notre premier groupe de témoins.

Nous accueillons M. Charles Burton, agrégé supérieur chez Sinopsis. Il se joint à nous par vidéoconférence. Nous accueillons également Brian Kingston, président et directeur général de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Notre troisième témoin, présent en personne, est David Adams, président et directeur général de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Bienvenue à vous tous, et merci beaucoup d'avoir accepté de témoigner devant le Comité.

Les témoins disposeront de cinq minutes pour leur déclaration préliminaire. Nous passerons ensuite aux séries de questions. Nous commencerons par M. Burton.

Je vous en prie, allez-y. Vous disposez de cinq minutes.

Attendez un instant, monsieur Burton. Nous ne vous entendons pas.

Nous allons donner la parole à M. Kingston pendant que les techniciens essaient de rétablir la communication avec M. Burton.

Monsieur Kingston, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

Brian Kingston (président et directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Merci.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui dans le cadre de l'étude de ce comité sur l'Arrangement préliminaire conjoint Canada-Chine sur le secteur canadien des véhicules électriques.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, ou ACCV, est l'association professionnelle qui représente les principaux constructeurs canadiens de véhicules automobiles légers et lourds. Parmi ses membres figurent Ford, General Motors et Stellantis.

Les membres de l'ACCV sont présents au Canada depuis plus de 100 ans. Ils assurent la majeure partie de la production automobile du pays, avec plus de 100 millions de véhicules construits depuis 1945. Aujourd'hui, les membres de l'ACCV sont les principaux employeurs, investisseurs et innovateurs du secteur de la construction automobile au Canada.

Ford, General Motors et Stellantis sont à la pointe de la transition vers l'électrification. General Motors et Ford sont les principaux vendeurs de véhicules électriques, ou VE, au Canada, tandis que Stellantis est le seul constructeur à produire des véhicules hybrides rechargeables, ou VHR, et des VE dans ce pays.

L'ACCV s'inquiète de l'entente entre le Canada et la Chine qui a annulé le décret imposant une surtaxe à la Chine et autorise l'entrée de 49 000 véhicules chinois sur le marché. Cela équivaut à 30 % du nombre total de VE vendus au Canada l'année dernière, ce qui représente un chiffre considérable.

Cet accord risque de nuire au secteur automobile canadien et fait peser des risques sur l'avenir des chaînes d'approvisionnement automobiles nord-américaines intégrées, et ce, pour les quatre raisons suivantes.

La première concerne l'égalité des règles de concurrence. La Chine ne respecte pas bon nombre des principes commerciaux et d'investissement fondés sur des règles qui ont été essentiels au succès de l'industrie automobile et de l'économie canadienne. La politique industrielle dirigée par l'État chinois a octroyé plus de 230 milliards de dollars américains de subventions entre 2009 et 2023. Aujourd'hui, la capacité de production nationale de VE est trois fois supérieure à la demande, l'excédent est exporté et, dans de nombreux cas, il fait l'objet de dumping sur les marchés étrangers. Les exportations chinoises de VE sont passées d'un million d'unités en 2020 à six millions en 2024 et devraient atteindre neuf millions d'ici 2030.

Les constructeurs chinois bénéficient d'un avantage en termes de coûts en raison de la faiblesse, voire l'absence, des droits du travail qui a permis de contenir les salaires et de réduire artificiellement les coûts de production. Selon une analyse de Reuters, le salaire horaire estimé versé dans 30 entreprises automobiles chinoises se situe entre 14 yuans — soit environ 1,93 dollar américain — et 31 yuans, soit environ 4,50 dollars américains. En comparaison, les membres de l'ACCV sont syndiqués, et les ouvriers des chaînes de production perçoivent un salaire horaire moyen de 44,52 dollars canadiens, auquel s'ajoutent des pensions et des avantages sociaux généreux.

La deuxième concerne les risques en matière de sécurité. En 2024, le Canada s'est engagé à interdire les logiciels et le matériel des véhicules connectés d'origine chinoise afin de protéger les conducteurs canadiens contre toute manipulation de ces technologies par des acteurs étrangers. L'arrangement entre le Canada et la Chine est incompatible avec cet engagement. Il est nécessaire de clarifier la position du gouvernement fédéral quant aux risques que représentent les véhicules connectés d'origine chinoise pour les conducteurs canadiens.

La troisième raison concerne l'interaction avec les obligations en matière de VE. Le gouvernement fédéral a annoncé il y a trois mois que ces obligations seraient abrogées. En septembre de l'année dernière, il avait annoncé que les objectifs pour l'année-modèle 2026 seraient suspendus. Malgré ces annonces, rien ne s'est produit. L'obligation reste en vigueur aujourd'hui. En vertu de l'obligation relative aux véhicules électriques, les fabricants d'équipement d'origine, les FEO, chinois pourraient gagner jusqu'à 980 millions de dollars par an en vendant des crédits de conformité. Il s'agit là d'une conséquence incompréhensible à un moment où les constructeurs subissent déjà une pression considérable due aux droits de douane américains.

Enfin, il y a l'importance de l'harmonisation avec les États-Unis. L'ACCV a fermement soutenu la décision du gouvernement fédéral d'imposer une surtaxe de 100 % sur les véhicules électriques fabriqués en Chine, car nous devons harmoniser notre approche avec celle des Américains à l'égard de la Chine. Nous ne pouvons pas nous permettre d'être en décalage avec notre principal partenaire commercial sur la question de la Chine alors que nous abordons une période très délicate concernant la révision de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, l'ACEUM. Les enjeux sont tout simplement trop importants pour l'industrie automobile et l'économie canadienne dans son ensemble si Washington nous perçoit comme étant en décalage et en désaccord sur la manière de traiter avec la Chine.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à ce comité. Je me tiens à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.

• (1535)

La présidente: Merci, monsieur Kingston.

Nous allons maintenant redonner la parole à M. Burton.

Monsieur Burton, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

Charles Burton (agrégé supérieur, Sinopsis, à titre personnel): Merci, madame la présidente.

La récente concession accordée par le gouvernement canadien, qui autorise l'entrée sur notre marché de véhicules électriques chi-

nois fortement subventionnés, a de profondes répercussions dans le domaine de la science, de la recherche et de la sécurité nationale. En septembre 2024, j'ai dit dans le cadre de mon témoignage devant le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes que les véhicules électriques chinois représentaient une menace critique pour la sécurité du Canada. Le mois précédent, le conseiller à la sécurité nationale des États-Unis de l'époque, Jake Sullivan, s'exprimant en Nouvelle-Écosse, avait exhorté le Canada à exclure les véhicules électriques chinois de l'Amérique du Nord, invoquant les problèmes associés à la sécurité des données, aux infrastructures essentielles et aux questions sous-jacentes de sécurité nationale associées aux véhicules connectés et électriques.

Des recherches approfondies menées par le Royal United Services Institute britannique, le Strategic Policy Institute d'Australie et de nombreux organismes de gouvernements alliés ont donné lieu à des mises en garde catégoriques. Ces véhicules sont en réalité de véritables machines d'espionnage sur roues. Leurs caméras, capteurs et systèmes GPS intégrés peuvent facilement dissimuler des logiciels espions et des logiciels malveillants sophistiqués.

Par exemple, en 2019, les États-Unis ont adopté la Transit Infrastructure Vehicle Security Act afin d'interdire l'achat de rames de métro de la China Railway Rolling Stock Corporation, en raison de la présence, à bord de ces rames, de technologies susceptibles de permettre la collecte de données, l'enregistrement secret de conversations, la surveillance de particuliers et le sabotage d'infrastructures de transport américaines critiques. Il a été constaté que l'ouverture et la fermeture des portes des wagons pouvaient être manipulées depuis Nanjing, en Chine.

Fin 2025, le ministère de la Défense du Royaume-Uni a publié une directive officielle interdisant au personnel et aux troupes de discuter d'informations sensibles à l'intérieur de véhicules électriques de fabrication chinoise, invoquant des craintes fondées quant à une collecte de données via les connexions cellulaires intégrées.

Le Canada avait déjà pris conscience de ces risques en interdisant à Huawei et à ZTE l'accès à nos réseaux 5G en 2022, afin d'empêcher le régime chinois d'infiltrer nos réseaux de télécommunications, et en résiliant un contrat conclu en 2020 avec l'entreprise publique chinoise Nuctech, surnommée le « Huawei de la sécurité aéroportuaire », pour la fourniture de scanners à rayons X destinés aux ambassades. Nous avons prévu d'installer cet équipement dans 170 ambassades et consulats.

Fondamentalement, la Chine ne compte pas d'entreprises commerciales du secteur privé telles que nous les concevons. Les entreprises chinoises sont légalement tenues de soutenir les services de renseignement de l'État. Le régime peut contraindre les constructeurs à intégrer des logiciels espions dans leurs véhicules et utiliser les subventions publiques massives dont ils bénéficient pour inonder les marchés occidentaux de VE à des prix inférieurs aux coûts de production. Ces VE sont vendus à bas prix, car le principal rendement du capital investi pour le régime intégré chinois est d'ordre géostratégique, et non financier.

En août 2024, le gouvernement du Canada a annoncé une surtaxe de 100 % sur les VE chinois, destinée à « uniformiser les règles du jeu pour l'industrie et les travailleurs canadiens ». Cependant, j'ai fait valoir à l'époque, et je le maintiens aujourd'hui, que le Canada aurait dû mettre en place une interdiction pure et simple des véhicules électriques chinois pour des raisons de sécurité, comme nous l'avons fait avec Huawei, ZTE et Nuctech. Le recours à des droits de douane prohibitifs pour empêcher les véhicules électriques chinois d'entrer au Canada, plutôt qu'une interdiction fondée sur des motifs de sécurité, entraîne inévitablement des complications diplomatiques.

Éclatant, abordable et à la fine pointe de la technologie, ce véhicule BYD chinois de 30 000 \$, doté d'une technologie de batterie de pointe, est indéniablement attrayant pour les acheteurs canadiens de voitures par rapport à la concurrence canadienne, plus chère. Par conséquent, je prévois une forte pression publique sur le gouvernement pour qu'il dépasse le quota de 49 000 unités et autorise l'importation d'autant de VE chinois que nécessaire pour satisfaire à la demande des consommateurs canadiens.

• (1540)

Le sujet le plus préoccupant est de savoir comment ces VE, dirigés par des logiciels sophistiqués pouvant être manipulés à distance depuis la Chine par le biais de mises à jour, pourraient être utilisés à des fins de déstabilisation. Nous devons envisager un scénario, par exemple, dans lequel des villes et des axes de transport seraient soudainement paralysés par des légions de véhicules chinois immobilisés. Les VE chinois constituent une menace pour la sécurité du Canada, peut-être pas aujourd'hui ni demain, mais certainement quand le moment sera venu. Par exemple, lorsque la Chine entrera en guerre contre les États-Unis ou nos alliés...

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre, monsieur Burton. Pourriez-vous conclure rapidement, s'il vous plaît?

Charles Burton: Merci, madame la présidente, et merci aux excellents interprètes de ce comité.

La présidente: Merci, monsieur Burton.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Adams pendant cinq minutes.

Monsieur Adams, je vous en prie, allez-y. Vous avez la parole.

David Adams (président & directeur général, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada): Madame la présidente et distingués membres du Comité, je vous remercie vivement de me donner l'occasion de comparaître devant ce comité aujourd'hui, au nom des 15 membres de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, ou CMAC, pour discuter du sujet important de l'entrée des véhicules électriques chinois sur le marché canadien.

Pour vous mettre en contexte, les entreprises membres de CMAC emploient 110 500 personnes dans les concessions automobiles, les usines d'assemblage de véhicules, les bureaux nationaux et régionaux, les sociétés de financement captives, ainsi que dans les installations de transport et de logistique au Canada. Les activités des entreprises membres de CMAC soutiennent 107 000 emplois supplémentaires à l'échelle du pays et contribuent à hauteur de plus de 24,9 milliards de dollars par an au PIB canadien. Ces activités génèrent plus de 10,6 milliards de dollars de recettes publiques chaque année.

D'emblée, il est important de souligner que tous les distributeurs automobiles au Canada sont des importateurs. Bien que cinq entre-

prises produisent au Canada, la grande majorité de leur production — entre 85 % et 90 % — est destinée au marché américain. La plupart des véhicules vendus au Canada proviennent d'ailleurs. Les États-Unis fournissent 18,3 % des véhicules que les membres de CMAC vendent ici. Le Mexique en fournit près de 24 %. Les véhicules provenant d'ailleurs dans le monde représentent 43,4 %. Les constructeurs canadiens, par l'intermédiaire de Honda et de Toyota, fournissent près de 15 % des véhicules vendus ici.

Cette réalité met en relief l'importance de disposer d'un environnement équitable, transparent et fondé sur des règles pour tout nouvel entrant — qu'il soit chinois ou non — souhaitant commercialiser des véhicules au Canada, afin de garantir un marché concurrentiel pour tous. Parmi les mesures contribuant à un environnement équitable, transparent et fondé sur des règles, on peut citer le respect des normes canadiennes de sécurité des véhicules automobiles et des normes canadiennes d'émissions; le soutien aux consommateurs en garantissant que les véhicules vendus puissent être réparés et entretenus dans un point de service physique; la participation obligatoire aux protocoles d'entente de l'industrie — principalement avec Transports Canada — auxquels les constructeurs automobiles existants se conforment afin d'atteindre les objectifs réglementaires par le biais de mécanismes de rechange; et la participation obligatoire à une multitude de programmes de l'industrie et de modes de règlement des différends.

Les membres du Comité se souviendront que le droit de douane de 100 % sur les VE, y compris les hybrides classiques, les véhicules électriques à batterie et les hybrides rechargeables, est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2024, en vertu d'un décret en conseil renvoyant à l'article 53 du Tarif des douanes, afin de lutter contre les pratiques commerciales déloyales qui nuisent au commerce des biens et services canadiens. Dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui appuyait le décret à l'époque, on avait fait part d'une inquiétude quant au fait que « le soutien hors marché de la Chine dans le secteur des VE pourrait entraîner une augmentation exponentielle des importations qui pourrait nuire à la transformation et aux investissements prévus dans le secteur automobile canadien ».

Il convient également de signaler, comme d'autres l'ont dit avant moi, que le Canada n'a pas encore mis en place de réglementation similaire à celle relative aux technologies et services d'information et de connectivité pour les véhicules connectés, qui a été adoptée l'année dernière aux États-Unis. Cette réglementation interdit les systèmes de connectivité automobile et les technologies de systèmes de conduite avancés liés à des adversaires étrangers, avec une interdiction des logiciels entrant en vigueur pour l'année modèle 2027 et des interdictions concernant le matériel mises en œuvre pour les années modèles 2029 et 2030. Il semblerait que ce soit là un autre domaine que le Canada devrait approfondir afin de garantir des mesures de sécurité pour protéger les renseignements personnels et la vie privée, ainsi que la cybersécurité et la sécurité nationale.

L'annonce faite à la mi-janvier concernant l'intention du gouvernement d'autoriser la mise sur le marché canadien de 49 000 VE, un contingent qui augmentera chaque année, semble remettre en cause la justification initiale de l'imposition de ce droit de douane. Comme d'autres l'ont fait remarquer, cela constitue également un premier irritant pour l'administration américaine, alors que nous nous apprêtons à entamer un premier examen délicat de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, l'ACEUM. Bien que ce quota ne représente qu'une petite partie des ventes totales au Canada, comme l'a indiqué M. Kingston, il représente 30 % des ventes de VE.

Il n'est pas encore certain que cette mesure permettra de réaliser l'objectif stratégique consistant à offrir aux Canadiens des véhicules électriques plus abordables et à encourager la production de véhicules dans le cadre de coentreprises au Canada, ce qui serait vraisemblablement soumis à examen en vertu de la Loi sur Investissement Canada. Il est évident que la plus grande valeur ajoutée pour le Canada proviendrait du recours à la chaîne d'approvisionnement canadienne pour les pièces et les composants, ainsi qu'à la main-d'œuvre canadienne. Dans le secteur automobile, toutes ces questions sont étroitement liées, et cette décision a des répercussions sur la politique environnementale, la politique commerciale, la politique industrielle et la sécurité nationale.

• (1545)

Du point de vue des membres de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, il est important que le Canada mette en place dès maintenant les garde-fous appropriés concernant tout nouvel entrant qui s'implanterait sur le marché canadien, afin de garantir des conditions de concurrence équitables ainsi que la protection de la vie privée et la sécurité des consommateurs qui achètent leurs véhicules.

Merci. Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Adams.

Sur ce, nous allons entamer notre première série de questions, avec six minutes par intervenant.

Nous allons commencer par M. Baldinelli, qui disposera de six minutes.

Je vous en prie, allez-y.

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

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

Je vais commencer par vous, monsieur Kingston.

La semaine dernière, vous avez été cité dans le National Post, qualifiant d'énorme risque le fait d'autoriser l'accès des véhicules électriques chinois au marché canadien. Vous avez également déclaré que l'industrie automobile canadienne dépend de notre intégration à l'Amérique du Nord, et plus particulièrement aux États-Unis, et que cela constitue le fondement de ce secteur depuis l'époque du Pacte de l'automobile.

Le gouvernement libéral canadien commet-il une erreur en détournant le pays de ces principes fondamentaux?

Brian Kingston: Oui, c'est une grave erreur.

Mon collègue, M. Adams, a rappelé qu'environ 90 % de la production automobile canadienne est destinée aux États-Unis. C'est ainsi que ce secteur a été conçu, c'est ainsi qu'il a fonctionné et c'est

pourquoi nous avons si bien réussi à bâtir l'industrie canadienne de l'automobile que nous avons aujourd'hui. En adoptant une approche différente vis-à-vis de la Chine, nous mettons en péril cette chaîne d'approvisionnement intégrée.

Je viens de rentrer d'une semaine à Washington, et chaque conversation commençait et finissait par la Chine, avec une question qui m'était adressée: pourquoi le Canada a-t-il pris ces mesures? C'est un risque considérable, et c'est une erreur évitable à un moment particulièrement délicat.

Tony Baldinelli: Dans cet ordre d'idées, d'après les discussions que vous avez eues, quelles sont les conséquences potentielles si les libéraux entraînent le Canada sur cette voie qui mène des États-Unis vers la Chine?

Brian Kingston: Les États-Unis s'apprêtent à fermer leur marché aux produits chinois afin d'empêcher ceux-ci d'y pénétrer et d'éviter que les fabricants chinois ne gagnent des parts de marché. Alors que les États-Unis s'engagent dans cette voie, compte tenu de notre intégration, nous devons collaborer avec eux dans le cadre de cette initiative.

En adoptant une approche différente, nous avons désormais introduit un risque qui, j'en suis convaincu, finira par constituer une source de discordance dans les discussions sur le renouvellement de l'ACEUM. En règle générale, lorsqu'on entame la révision d'un accord commercial, on cherche à réduire ces sources de discordance. Or, nous avons mis sur la table une de ces sources de la taille d'un véhicule.

• (1550)

Tony Baldinelli: Pour revenir sur ce point, le succès du secteur automobile canadien et nord-américain a toujours reposé sur l'harmonisation réglementaire qui a existé entre les deux pays, depuis le Pacte de l'automobile jusqu'à l'accord de libre-échange, en passant par l'ACEUM. En effet, l'ambassadeur du Japon au Canada a récemment indiqué, lors d'une interview accordée à CTV, que le maintien de l'accès au marché américain dans le cadre de l'ACEUM était essentiel pour les entreprises envisageant d'étendre leur production automobile au Canada. Honda et Toyota comptent parmi les plus grands constructeurs automobiles au Canada.

Monsieur Kingston ou monsieur Adams, pourriez-vous nous donner votre avis à ce sujet? Quels sont les risques?

David Adams: Une partie du risque réside dans le fait que cette mesure, comme vous le dites, pourrait potentiellement freiner d'autres investissements de la part des acteurs déjà présents sur le marché. L'autre réalité est que l'ambition de voir la fabrication chinoise s'implanter ici est vraisemblablement impossible sans que nous réglions la question de nos frontières.

Il s'agit là d'un exercice de hiérarchisation des priorités, dans lequel nous concentrons nos efforts et notre attention sur les États-Unis avant de nous tourner vers d'autres régions. Il est toujours bon d'avoir un plan de secours, mais il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain.

Tony Baldinelli: Merci.

Monsieur Burton, je suis heureux de vous revoir.

Je faisais partie de ce comité du commerce international en 2024, lorsque vous avez témoigné pour la première fois. Lors de cette réunion, vous avez déclaré ce qui suit:

À mon avis, la menace potentielle à la sécurité l'emporte sur tous les autres facteurs dans le cadre de notre examen des véhicules électriques chinois. Tout comme nous avons interdit les technologies de télécommunications de Huawei dans les infrastructures canadiennes, nous devrions interdire toute importation de véhicules électriques chinois.

Avez-vous toujours cette conviction?

Charles Burton: Oui, et je crois que les progrès technologiques rendent cette réalité encore plus effrayante et constituent une menace encore plus grande pour la sécurité du Canada.

Je pense que beaucoup de Canadiens ne prennent pas cette question aussi au sérieux qu'ils le devraient. Nos propres agences de sécurité, ainsi que celles du monde entier, ne cessent de nous faire part de mises en garde selon lesquelles les Chinois utilisent des appareils connectés à Internet — qu'il s'agisse de VE, de logiciels chinois dans les systèmes de filtration d'eau ou de tout autre élément de ce qu'on appelle l'Internet des objets — pour tenter de mener ce qui constitue en réalité une guerre hybride, susceptible de nous causer de graves difficultés si une guerre cinétique venait à éclater entre la Chine et l'Occident.

Je pense que les Canadiens croient que la guerre consiste à faire exploser des édifices dans des pays lointains, mais lorsque nous constaterons que notre système bancaire ne fonctionne plus, que les voitures ne roulent plus et que l'eau n'est plus potable, je pense que nous réaliserons que nous sommes confrontés, à l'ère moderne, à un scénario très différent de celui des guerres passées.

Tony Baldinelli: Certains pays ont envisagé d'interdire l'utilisation de VE de fabrication chinoise à leur personnel militaire et ont refusé que ces véhicules aient accès aux installations militaires. Êtes-vous d'accord avec ces mesures?

Charles Burton: Oui, je pense que c'est la bonne décision. Je pense que nous devrions en faire autant.

Il existe déjà certaines interdictions partielles. Les fonctionnaires ne peuvent pas utiliser TikTok, car cette application fait partie de ces dispositifs de l'Internet des objets qui collectent des données et tentent d'influencer la perception que les gens ont de la Chine. Je pense que cela doit s'appliquer également aux VE.

Comme nous l'ont révélé d'autres témoins, des préoccupations existent également concernant le recours au travail forcé dans leur production d'aluminium. C'est ce qu'a indiqué Margaret McCuaig-Johnston lors de son témoignage, et nous avons eu...

Tony Baldinelli: Il ne me reste plus que quelques secondes. Je voudrais vous poser une dernière question.

La semaine dernière, l'ambassadeur des États-Unis au Canada a laissé entendre que les Canadiens qui achètent des VE fabriqués en Chine ne seraient pas autorisés à les conduire aux États-Unis. Qu'en pensez-vous?

Charles Burton: Je pense que c'est la direction qu'ils prennent. Vous vous présenterez à la frontière avec votre VE, et vous serez autorisé à entrer aux États-Unis, mais votre voiture ne le sera pas. L'ambassadeur n'est pas le seul à l'affirmer. Plusieurs personnes à Washington laissent entendre que c'est ce qui va se passer. Ces véhicules seraient uniquement destinés à un usage intérieur au Canada.

Tony Baldinelli: Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Baldinelli.

Nous allons maintenant passer la parole à M. Rana, pour six minutes.

Je vous en prie, allez-y.

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

Merci à tous les témoins de nous avoir consacré un peu de votre temps.

Je vais commencer par vous, monsieur Burton.

Le gouvernement a présenté cet arrangement comme une occasion d'attirer les investissements des entreprises chinoises dans la chaîne d'approvisionnement canadienne des véhicules électriques. Selon vous, que doit faire le Canada pour que cela fonctionne?

Charles Burton: Certains craignent que les véhicules électriques chinois importés au Canada ne soient livrés sous forme de kits et ne créent ainsi pas d'emplois pour les travailleurs canadiens du secteur automobile. Je sais que mon ancien supérieur à l'ambassade du Canada à Pékin, Guy Saint-Jacques, avait suggéré que nous les importions conformément à la réglementation canadienne et que, d'ici une dizaine d'années, les fabricants chinois de véhicules électriques pourraient peut-être utiliser des pièces fabriquées au Canada.

Pour être franc, d'après mon expérience en Chine, je ne pense pas que ce pays respectera nos règles de manière équitable. Nous avons constaté à maintes reprises que ce n'était pas le cas. Il est extrêmement improbable que la Chine accepte que BYD fabrique des VE au Canada en utilisant exclusivement des composants d'origine canadienne.

Je ne suis pas optimiste à ce sujet ni quant à la manière dont nous pourrions y parvenir.

● (1555)

Aslam Rana: Monsieur Burton, les priorités industrielles de la Chine en matière de VE ont évolué récemment. Comment le Canada devrait-il en tenir compte dans sa réflexion sur l'avenir de cet arrangement?

Charles Burton: Je suis préoccupé par l'arrivée des VE chinois au Canada, quelles que soient les conditions. Ils font l'objet de subventions massives de la part du gouvernement chinois. Je crois que l'estimation pour les dix dernières années est d'environ 300 milliards de dollars en subventions chinoises, ce qui les rend très compétitifs.

Il y a des inquiétudes concernant les pratiques en matière de travail et d'environnement liées à l'extraction du lithium dans les régions tibétaines, comme l'a témoigné Sherap Therchin, directeur général du Comité Canada Tibet, devant le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes. Je pense qu'il y a aussi des préoccupations concernant l'utilisation du travail forcé dans l'extraction de la bauxite dans les régions ouïghoures.

Ces éléments constituent de graves entraves au regard d'autres aspects de la législation canadienne. Pouvons-nous accepter des produits issus du travail forcé ou de pratiques environnementales et de travail inacceptables selon les normes internationales et la législation canadienne? C'est une question qui, à mon avis, constitue un obstacle à la réalisation de notre engagement envers le gouvernement chinois d'autoriser 49 000 VE à entrer au Canada dans la phase initiale, et encore davantage dans les années suivantes.

Aslam Rana: Merci.

Monsieur Kingston, le gouvernement a proposé plusieurs mesures pour soutenir le secteur automobile parallèlement à cet arrangement. Du point de vue de vos membres, quels sont les besoins les plus pressants du secteur actuellement?

Brian Kingston: Le plus grand défi auquel font face le secteur automobile et les constructeurs au Canada demeure l'accès au marché américain. Comme je l'ai souligné au début, l'industrie existante s'est développée grâce au libre-échange avec les États-Unis. Tant que ces droits de douane resteront en place, les constructeurs automobiles subiront des coûts importants.

À un moment où l'industrie est sous forte pression, l'arrivée de nouveaux acteurs chinois sur le marché, qui ne jouent pas selon des règles équitables, ajoute un risque considérable au secteur. Nous attendons du gouvernement qu'il garantisse l'équité et que, si les constructeurs doivent rivaliser avec de nouveaux entrants, un ensemble de règles s'applique à tous. La Chine ne respecte pas ces règles. Cela représente donc un énorme risque pour le secteur.

Aslam Rana: Où voyez-vous les constructeurs automobiles canadiens être les plus compétitifs dans la transition vers les VE, et quel rôle joue cet arrangement à cet égard?

Brian Kingston: Les constructeurs ont déjà investi des milliards de dollars dans la chaîne d'approvisionnement des VE au Canada. Comme je l'ai dit, Ford et GM sont les leaders des ventes de VE au Canada. Stellantis est le seul constructeur qui fabrique actuellement des VE ici et, bien sûr, a récemment finalisé la construction de la première usine canadienne de batteries à grande échelle pour VE. Nous posons les fondations d'un secteur émergent des VE.

Le défi actuel est la faible demande des consommateurs, mais nous restons convaincus que l'avenir est électrique, et de plus en plus de constructeurs vont s'orienter vers ce secteur. Nous devons collaborer avec le gouvernement pour mettre en place les mesures de soutien nécessaires afin d'aider les consommateurs à faire la transition. L'infrastructure de recharge, l'incitatif récemment annoncé et le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques, le PAVE, y contribueront, et nous observerons un taux d'adoption plus élevé au fil du temps.

Aslam Rana: Merci beaucoup.

Monsieur Adams, les constructeurs automobiles que vous représentez prennent actuellement des décisions d'investissement à long terme. Quels sont les facteurs qui pèsent le plus sur le choix de localisation de la production de VE?

David Adams: Je le formulerais plutôt en parlant de production électrifiée. L'un des éléments clés, comme l'a mentionné M. Kingston, est évidemment de disposer d'un accès sans entrave au marché américain.

Une autre réalité est que, bien que nous partagions le même environnement automobile intégré, l'administration américaine sape essentiellement tous ses objectifs environnementaux et liés aux VE en matière de production de batteries, d'investissements, et ainsi de suite. Quand nous essayons de vendre ou de construire des véhicules au Canada, dont 80 % ou plus sont destinés aux États-Unis, il faut construire des véhicules que les Américains ont envie d'acheter.

C'est pourquoi nos membres Honda et Toyota ont opté pour cette approche. Les consommateurs américains s'intéressent beaucoup aux hybrides, mais la production de véhicules entièrement électriques n'est pas encore développée. Ils ont besoin de ce marché.

• (1600)

La présidente: Merci. Votre temps est écoulé, monsieur Rana.

Aslam Rana: Merci.

La présidente: Nous allons maintenant passer la parole à M. Blanchette-Joncas pour six minutes.

C'est à vous.

[Français]

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

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

Mes premières questions s'adressent à M. Burton.

Selon vous, le Canada commet-il une erreur stratégique en traitant cet arrangement comme un simple accord commercial?

[Traduction]

Charles Burton: Oui, je pense que c'est une erreur stratégique d'accepter cet arrangement. En ce qui concerne les conditions, il semble qu'il s'agit d'accepter 49 000 VE, puis davantage dans les années suivantes, en échange d'un allègement des droits de douane sur les graines de canola que la Chine avait imposés. Puisque cet allègement n'est effectif que du 1^{er} mars à la fin de l'année, nous avons en réalité pris un engagement permanent d'autoriser les VE chinois en échange d'un allègement très temporaire.

Les producteurs de canola ne soutiennent pas nécessairement la conclusion d'un tel arrangement. Selon certains responsables du secteur avec qui j'ai parlé, ils préféreraient ne pas dépendre du marché chinois et transformer jusqu'à 75 % des graines de canola en biocarburant, afin d'éviter d'être soumis à ces aléas à répétition.

Ils l'ont ressenti lorsque nous avons détenu la directrice financière de Huawei, Meng Wanzhou, à la suite d'une demande d'extradition américaine, puis à nouveau quand nous avons imposé des droits de douane de 100 % sur les VE. Ils ont assez de difficultés à gérer le climat et les conditions des sols sans avoir à faire face à des mesures arbitraires et punitives, alors que la Chine utilise le commerce pour servir ses intérêts géostratégiques.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Merci, monsieur Burton.

Sachant que les entreprises chinoises sont soumises aux lois sur la sécurité nationale chinoises, peut-on réellement exclure un risque d'accès aux données ou d'exploitation des données par l'État chinois?

[Traduction]

Charles Burton: Non, je ne pense pas que nous le puissions. Comme de plus en plus d'algorithmes chinois sont très spécifiques, les préoccupations exprimées à propos de l'armée sont tout à fait fondées. Je pense que le problème réside dans les mises à jour logicielles et l'implantation de programmes de porte dérobée dans ces véhicules. Face à des millions de lignes de code, il serait très difficile pour le Centre de la sécurité des télécommunications de vérifier en permanence si ces VE représentent une menace pour la sécurité.

Je désespère de cette situation. La Chine est un régime intégré où l'on s'attend à ce que les entreprises obéissent au Parti communiste chinois, qui applique une approche intégrée État-armée-entreprise assortie d'un plan géostratégique visant à devenir la puissance dominante mondiale d'ici 2050, selon la communauté de destin pour l'humanité de Xi Jinping. Je ne peux imaginer que leur volonté forte de voir des VE rouler au Canada ne fasse pas partie de leur politique étrangère et de défense globale.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Merci, monsieur Burton.

On sait que les véhicules électriques collectent des données sensibles, comme la localisation et les habitudes de déplacement.

Doit-on considérer ces véhicules comme des vecteurs potentiels de collecte d'informations stratégiques?

[Traduction]

Charles Burton: Les VE peuvent relever les plaques d'immatriculation des autres VE et véhicules alentour. En d'autres termes, ils savent où vous êtes allé et à côté de quoi vous vous êtes garé. Ils peuvent aussi recueillir des informations sur les infrastructures. La Chine ne permet pas, par exemple, aux Tesla d'entrer dans les zones militaires et gouvernementales pour cette raison. Ces véhicules fournissent beaucoup d'informations sur le conducteur. Nous craignons qu'ils puissent être utilisés pour écouter les communications via les applications Bluetooth de ces VE.

Je pense qu'il y a de nombreuses raisons d'être préoccupé. Ce sont comme des téléphones cellulaires ou des appareils d'espionnage sur roues. Cela ne fait aucun doute. L'idée que l'État chinois ne tirerait pas pleinement parti de cet avantage me semble très improbable.

Quant à savoir si on pourrait résoudre cela en installant, par exemple, un logiciel BlackBerry dans les véhicules, je n'ai pas les compétences techniques pour le dire. Toutefois, je crois vraiment que c'est une erreur du point de vue de la sécurité et que cela pourrait avoir de graves conséquences pour la sûreté du Canada dans les années à venir.

• (1605)

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Monsieur Burton, on ne peut pas garantir la sécurité des données. On ne peut évidemment pas non plus garantir l'absence de travail forcé dans la chaîne d'approvisionnement.

Selon vous, existe-t-il un risque stratégique majeur pour le Canada?

[Traduction]

Charles Burton: Oui, je pense que c'est le cas. Le gouvernement chinois — je crois que c'était la semaine dernière — a adopté une loi rendant illégal le transfert de données à l'étranger concernant les chaînes d'approvisionnement. De plus, il existe une législation punissant les entreprises qui quittent la Chine sous pression étrangère en raison de ces préoccupations liées aux chaînes d'approvisionnement. Par exemple, les dirigeants d'entreprises ne peuvent quitter la Chine tant que les questions juridiques ne sont pas réglées, notamment pour déterminer s'ils agissent pour des raisons motivées par des administrations étrangères.

Je ne pense pas qu'il y ait de bonne solution à ce problème. La meilleure solution serait d'interdire l'entrée des VE chinois sur le

marché canadien pour des raisons de sécurité. Je suis parfaitement d'accord avec ce qu'ont dit les autres témoins au sujet de ces autres facteurs importants. Il est regrettable que le gouvernement Carney ait pris cette décision.

Il semble que nous renoncions à nos préoccupations précédentes concernant la sécurité, l'influence étrangère, la répression transnationale et la défense des communautés diasporiques canadiennes, dans l'espoir d'obtenir d'importants avantages commerciaux. Soyons réalistes. Notre commerce total de produits de base avec la Chine est de 4 %. Même si nous atteignons 6 % d'ici 2030, comme le propose le gouvernement, cela ne changera guère les inquiétudes concernant ce que les États-Unis pourraient faire à notre économie.

La présidente: Merci.

Nous allons maintenant commencer notre deuxième tour avec M. Ho pour cinq minutes.

C'est à vous.

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

Ma première série de questions s'adresse à M. Kingston.

La semaine dernière, le premier ministre a déclaré que nos liens historiquement étroits avec les États-Unis étaient devenus une faiblesse et il a suggéré que le Canada regarde ailleurs. Du point de vue de l'emploi automobile et des chaînes d'approvisionnement, l'importation de VE fabriqués en Chine est-elle une solution de rechange crédible au marché automobile nord-américain?

Brian Kingston: Non, absolument pas. Je suis économiste de formation. Notre relation commerciale sera toujours avec la plus grande économie la plus proche géographiquement. Nous sommes voisins de la plus grande, la plus riche et la plus dynamique économie du monde, soit les États-Unis. Nos liens avec les États-Unis ne seront jamais une faiblesse. Ils représentent notre plus grande force.

Il est certain que nous traversons une période difficile avec cette administration, mais suggérer que nous pourrions diversifier nos relations en nous détournant de la plus grande économie voisine? Ce n'est pas viable économiquement. La Chine ne remplacera pas notre industrie automobile ni notre accès au marché américain.

Vincent Ho: Ravi d'entendre un point de vue d'économiste.

On disait auparavant que le Canada devait être la meilleure destination mondiale pour les investissements dans l'automobile. La décision du gouvernement libéral d'importer plus de VE chinois fait-elle du Canada un meilleur lieu de fabrication ou un marché où il est plus facile d'écouler des produits, au détriment de l'emploi et des chaînes d'approvisionnement automobiles canadiennes?

Brian Kingston: Cette décision rend le Canada moins attrayant pour l'investissement automobile. Nous avons la chance d'avoir cinq entreprises qui ont investi ici et emploient des centaines de milliers de Canadiens dans leurs chaînes d'approvisionnement et réseaux de concessionnaires.

Permettre à des entreprises chinoises sans présence locale, sans investissement et qui ne respectent pas les règles d'entrer sur le marché mine les fabricants qui ont investi ici. Cet accord aggrave considérablement la situation. Il menace notre accès au marché américain; il serait donc difficile de justifier de nouveaux investissements au Canada sans garantie d'accès au marché américain.

Vincent Ho: Merci.

Ma prochaine série de questions s'adresse à M. Burton.

Monsieur Burton, la semaine dernière, le premier ministre a déclaré que les liens étroits du Canada avec les États-Unis sont devenus une faiblesse à laquelle nous devons remédier. Selon vous, remplacer notre dépendance aux États-Unis par une exposition accrue à la technologie des VE en lien avec Pékin constitue-t-il vraiment une correction, ou s'agit-il simplement d'échanger une vulnérabilité contre une autre, pour laquelle ce gouvernement n'est pas suffisamment préparé?

Charles Burton: Je pense qu'il faut tenir compte de la différence de nature entre ces deux administrations.

Le gouvernement chinois poursuit un agenda hostile à notre égard. Il enfreint régulièrement les normes de l'ordre international fondé sur des règles et représente une menace pour la sécurité en mer de Chine méridionale et pour la démocratie taïwanaise, ainsi que pour le Canada, par l'instrumentalisation agressive des relations commerciales.

Les États-Unis sont un pays fondé sur la primauté du droit et un système législatif démocratique. Nous avons recours aux tribunaux américains si nous estimons que les États-Unis ne respectent pas équitablement les accords commerciaux, alors que la Chine ne traite jamais de manière équitable ou réciproque.

Je crois que le Canada devrait renforcer ses relations avec le Partenariat transpacifique, avec les pays nordiques et avec l'Europe. Le total de nos échanges extérieurs de marchandises avec l'Europe, ainsi qu'avec le reste du Royaume-Uni, est, je crois, près de trois fois supérieur à celui de nos échanges avec la Chine.

● (1610)

Vincent Ho: J'ai une autre question pour vous, monsieur Burton.

On nous avait déjà avertis que Pékin « tentera continuellement d'acheter notre silence ». Si le Canada a interdit à Huawei d'accéder aux infrastructures clés en raison des risques pour la sécurité, pourquoi un gouvernement soucieux de protéger les Canadiens autoriserait-il des véhicules connectés de fabrication chinoise à circuler sur nos routes, à pénétrer dans nos quartiers et potentiellement à s'approcher de nos infrastructures sensibles?

Que révèle cela du jugement du gouvernement libéral, qui est prêt à céder et à négocier l'accès à notre marché des véhicules électriques au nom de la soi-disant diversification commerciale?

Charles Burton: Oui, je ne vois pas beaucoup de diversification commerciale. Il me semble qu'en échange de l'accord donné par le gouvernement à la demande formulée plus tôt par Xi Jinping à M. Carney, selon laquelle le Canada ne soulèverait pas ouvertement auprès de la Chine ses préoccupations hors commerce — à savoir les violations des droits de la personne, les opérations d'influence, l'espionnage, et ainsi de suite —, le principal avantage profite à certaines entreprises canadiennes qui ont des relations commerciales étroites avec les réseaux d'affaires du Parti communiste chinois.

Il suffit de penser à la récente visite en Chine du ministre des Finances Champagne — il s'agit bien du ministre des Finances, et non du ministre du Commerce international — qui était accompagné de représentants de plusieurs compagnies d'assurances et banques, dont Brookfield Asset Management. Après tous ces jours de réunions, nous n'avons reçu aucune information du ministre quant à l'avantage que cela représente pour le Canada dans son ensemble, donc je...

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre. Votre temps est écoulé. Peut-être pourrez-vous répondre lors de la deuxième série de questions.

Charles Burton: Oui, je serai heureux d'y revenir.

La présidente: D'accord.

Nous allons maintenant passer la parole à M. Noormohamed pour cinq minutes.

Je vous en prie, allez-y.

Taleb Noormohamed (Vancouver Granville, Lib.): Merci à nos témoins d'être ici.

Je me souviens d'une époque où mes collègues conservateurs d'en face se réjouissaient lorsque Stephen Harper a présidé à la signature par Huawei d'une entente visant à fournir des services intégrés de télécommunications au Canada, et s'en est même réjoui. Je me souviens aussi que le gouvernement Harper a conclu une entente douanière en 2014. Je n'entends plus parler de ces préoccupations aujourd'hui.

En fait, je me souviens également de l'Accord sur la promotion et la protection des investissements étrangers conclu avec la Chine, l'APIE, sur une durée de 31 ans, que le gouvernement Harper a signé en 2014; il est donc curieux de voir mes collègues d'en face s'alarmer maintenant alors que nous tentons de faire au mieux afin de créer des débouchés pour les travailleurs canadiens.

Monsieur Kingston, c'est un plaisir de vous revoir, comme toujours. Combien d'emplois le secteur automobile a-t-il perdus depuis que Trump a commencé à imposer des droits de douane au Canada?

Brian Kingston: Le nombre total d'emplois dans la fabrication automobile est stable. La majorité des pertes d'emplois sont survenues au sein de la chaîne d'approvisionnement en pièces et composants automobiles.

Taleb Noormohamed: Combien d'emplois cela représente-t-il environ?

Brian Kingston: Combien?

Taleb Noormohamed: Oui.

Brian Kingston: Je vais m'appuyer sur un rapport récent de la RBC. Il semblerait que l'emploi dans les chaînes d'approvisionnement automobiles ait diminué d'environ 5 %.

Taleb Noormohamed: On parle donc d'une baisse de 5 %. Combien ont investi les constructeurs automobiles américains au Canada au cours des deux dernières années?

Brian Kingston: Au cours des deux dernières années...

Taleb Noormohamed: Oui.

Brian Kingston: ... le total s'élève à 10 milliards de dollars. Cela comprend l'investissement à Oakville, où Ford modernise son usine, la finalisation de l'usine de batteries à Windsor, ainsi que les récentes mises à niveau de la chaîne de production par General Motors à Oshawa.

Taleb Noormohamed: Ford est membre de votre organisation, n'est-ce pas?

Brian Kingston: C'est exact.

Taleb Noormohamed: Vous inquiétez-vous de leur partenariat avec Changan?

Brian Kingston: Pardon? Changan...

Taleeb Noormohamed: Vous inquiétez-vous de leur partenariat avec Changan en Chine?

Brian Kingston: En Chine ou de leur partenariat...

Taleeb Noormohamed: Oui, leur partenariat avec Changan, ou le partenariat de GM avec SAIC, ou encore le partenariat entre Stellantis et Leapmotor... Avez-vous les mêmes préoccupations concernant le fait que vos membres concluent des partenariats avec précisément le type de constructeurs dont nous craignons l'arrivée au Canada?

Brian Kingston: Tous les fabricants cherchant à accéder au marché chinois ont dû conclure un partenariat. La Chine a sécurisé l'accès à la technologie en s'assurant d'établir des partenariats avec ces entreprises. Cela ne me préoccupe pas.

Ce qui me préoccupe, c'est que, si l'on conclut un accord avec la Chine, pourquoi n'y a-t-il aucune réciprocité dans les ententes que nous avons conclues? Nous ouvrons notre marché sans aucune condition ni contrepartie...

• (1615)

Taleeb Noormohamed: Monsieur Kingston, il y a des conditions, et vous le savez. En fait, ces conditions concernent toute une série d'aspects, notamment l'assurance que les mêmes cadres de sécurité que ceux instaurés par les Européens sont appliqués au Canada. Il existe des ententes pour l'approvisionnement en produits canadiens. Comment envisager l'avenir du secteur automobile au Canada si nous dépendons entièrement des seuls constructeurs américains?

Ne devrions-nous pas considérer le monde entier et attirer les entreprises pour qu'elles fabriquent des produits ici, comme une occasion d'affaires pour le Canada et les Canadiens?

Brian Kingston: Avec tout le respect que je vous dois, il n'y a aucune condition en matière de sécurité. Depuis l'annonce de 2024, nous travaillons avec le gouvernement pour instaurer une interdiction sur le matériel et les logiciels des véhicules connectés. Aucun progrès n'a été fait, donc il n'y a aucune condition à ce sujet.

Pour attirer des investissements au Canada, bien sûr, le gouvernement doit chercher à diversifier ses échanges et à susciter ces investissements. Cependant, sans accès au marché américain, il n'y a actuellement aucun argument commercial pour convaincre un constructeur qui voudrait s'implanter au Canada. Un constructeur chinois ne construirait jamais une usine au Canada s'il ne pouvait pas accéder au marché américain. Notre marché est trop petit.

Taleeb Noormohamed: Vous avez entendu Trump dire qu'il ne voulait pas que les États-Unis achètent des voitures fabriquées au Canada. Vous l'avez déjà entendu dire exactement cela. Ne devrions-nous pas donc chercher des solutions pour les travailleurs canadiens et les chaînes d'approvisionnement canadiennes?

Brian Kingston: Non, cela n'a pas de sens de construire des voitures au Canada pour les exporter vers d'autres marchés dans le monde. On ne construirait jamais un véhicule ici pour en exporter de grandes quantités vers l'Europe ou l'Asie. Nous avons besoin du marché américain, donc nous ferions mieux de conclure un accord, sinon notre industrie automobile ne sera tout simplement plus aussi importante qu'aujourd'hui.

Taleeb Noormohamed: Je vous demande alors comment peut-on négocier de bonne foi avec une administration américaine qui change les règles du jeu au jour le jour pour le Canada?

Vous représentez le secteur automobile, les constructeurs automobiles au Canada. Comment négocier dans un environnement où les règles changent quotidiennement, si ce n'est en cherchant aussi des moyens d'attirer des investissements et de créer des occasions d'affaires pour le Canada et les Canadiens, tout en améliorant l'accessibilité financière pour ces derniers?

Brian Kingston: Je reste un éternel optimiste à ce sujet. Je pense qu'un accord est possible. Je ne nie pas que ce sera extrêmement difficile, mais il faut se rappeler que le Canada est de loin le plus grand marché d'exportation pour l'automobile américaine. Les États-Unis envoient plus de véhicules au Canada que l'Allemagne, le Mexique et la Chine réunis. Nous avons beaucoup à offrir aux Américains. Il suffit de s'asseoir à la table des négociations et de se concentrer sur cette relation bilatérale. Je crois qu'un accord est possible.

Taleeb Noormohamed: Soyons clairs sur un point. Vous avez indiqué qu'il n'y avait aucune exigence en matière de sécurité.

Chaque véhicule importé doit respecter les normes canadiennes en matière de sécurité. Le projet de loi C-8 et la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, la LPRPDE, nous fournissent ces outils, n'est-ce pas?

Brian Kingston: Absolument. Il existe déjà des règles en matière de sécurité automobile et de confidentialité. Ce que je veux dire, c'est que nous n'avons pas encore mis en œuvre notre engagement à harmoniser nos interdictions sur les véhicules connectés avec celles des États-Unis.

La présidente: Merci.

Nous passons maintenant à M. Blanchette-Joncas pour deux minutes trente. Vous avez la parole, monsieur Blanchette-Joncas.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Merci, madame la présidente.

Je vais poursuivre avec M. Burton.

Le 17 avril 2025, le premier ministre a dit que la Chine était la principale menace à la sécurité du Canada.

À votre avis, contredisons-nous nos propres évaluations en ouvrant notre marché à un secteur aussi stratégique que celui des véhicules électriques?

[Traduction]

Charles Burton: Oui, je suis d'accord pour dire que la Chine constitue la plus grande menace pour le Canada. Je ne pense pas qu'elle soit un partenaire stratégique. Je considère plutôt qu'elle est un concurrent stratégique, ou plus justement, un adversaire stratégique. Sur cette base, il nous faut considérer la situation dans un cadre plus large, celui de l'avenir et de l'infiltration croissante de l'État chinois au Canada, ce qui pourrait avoir des conséquences très négatives sur notre propre sécurité.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Merci, monsieur Burton.

Quel message envoyons-nous à nos alliés, à votre avis?

Nous reconnaissons qu'il y a un risque, mais nous agissons quand même de façon inverse. Au fond, protégeons-nous réellement nos intérêts, ou est-ce que nous les compromettons au nom d'un gain à court terme?

[Traduction]

Charles Burton: Je crois que nous compromettons gravement nos intérêts.

J'ai été préoccupé lorsque M. Carney, en janvier dernier, dans le Palais du Peuple, a évoqué un partenariat stratégique en présence du secrétaire général du parti, Xi Jinping, avant de parler d'un nouvel ordre mondial. Je pense que cela envoie aux Chinois le message que nous appuyons leur programme général de politique extérieure.

Tandis que nous au Canada pouvons voir le partenariat stratégique comme une manière polie de dire que nous souhaitons réajuster nos relations avec la Chine, la Chine prend ces partenariats très au sérieux et s'attend à ce que le Canada collabore à la réalisation de ses objectifs stratégiques globaux.

• (1620)

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Merci.

Y a-t-il eu d'autres expériences par le passé? On a parlé de Huawei et de Nuctech, par exemple.

Présentement, avez-vous l'impression que nous n'apprenons pas des erreurs du passé et que nous prenons un risque mal calculé?

[Traduction]

Charles Burton: Oui, je suis d'accord pour dire que le risque n'a pas été suffisamment évalué.

Je suis également préoccupé par l'accord conclu entre le ministère chinois de la Sécurité publique et la Gendarmerie royale du Canada. À ma connaissance, cet accord n'a pas été rendu public. J'aimerais vraiment savoir quelles concessions nous avons faites dans ce domaine de la sécurité.

La présidente: Merci. Le temps est écoulé.

Nous passons maintenant la parole à Mme DeRidder pour quatre minutes. Nous terminerons ensuite ce comité avec M. Rana, pour quatre minutes.

Madame DeRidder, c'est à vous.

Kelly DeRidder (Kitchener-Centre, PCC): Monsieur Kingston, l'écosystème automobile canadien pourra-t-il survivre à un avenir marqué par des droits de douane de 25 % alors que nous importons des véhicules électriques subventionnés par le gouvernement chinois?

Brian Kingston: Non. Si le statu quo perdure, sans entente avec les États-Unis au sujet des droits de douane persistants, alors que la Chine obtient un accès croissant au marché, il sera très difficile de maintenir le secteur manufacturier à sa taille actuelle.

Kelly DeRidder: Merci beaucoup pour cette réponse.

Je cède le reste de mon temps à M. Holman.

Kurt Holman (London—Fanshawe, PCC): Merci, madame DeRidder.

Il y a des inquiétudes concernant l'arrangement Canada-Chine qui permet l'entrée de 49 000 véhicules électriques chinois sur le marché automobile canadien et son impact sur ce marché.

Je suis le député de la circonscription de London—Fanshawe. À London—Fanshawe, il y a des petites et moyennes entreprises qui font partie de la chaîne d'approvisionnement automobile. À proximité de cette circonscription se trouve l'usine CAMI de General

Motors à Ingersoll et il se construit présentement une usine de batteries pour véhicules électriques à St. Thomas. Avant d'être élu député, j'ai travaillé dans le secteur des technologies de l'information, plus particulièrement dans la sécurité des technologies de l'information, où je veillais à la protection des données et à la prévention des violations de la sécurité des données.

Monsieur Burton, vous avez témoigné devant le Comité permanent du commerce international en 2024. Lors de cette réunion, vous avez déclaré que « les véhicules électriques chinois sont des appareils d'espionnage potentiels sur roues ». Que vouliez-vous dire par là? Pourriez-vous préciser les capacités techniques de ces véhicules et les risques qu'ils font courir aux Canadiens?

Charles Burton: Ces véhicules électriques, comme tous les véhicules électriques, sont dotés de capteurs, d'un GPS et d'une connectivité Internet. Lorsqu'ils circulent, ils sont capables de détecter les numéros de plaques d'immatriculation à proximité, d'analyser l'infrastructure et de recueillir des renseignements sur le conducteur, notamment sur les endroits où il se rend, les personnes qu'il va rencontrer et ce genre de choses. Le régime chinois dispose ainsi d'une énorme manne de données grâce à ces véhicules électriques.

Il y a aussi des préoccupations liées aux mises à jour logicielles. Ces véhicules pourraient être mis à jour avec des logiciels malveillants ou espions susceptibles d'en compromettre le fonctionnement si le régime chinois décidait de le faire en période de tensions avec le Canada.

En réalité, il y a une différence entre se procurer des véhicules électriques auprès d'un pays qui n'a pas d'intentions hostiles envers le Canada et qui est un partenaire partageant les mêmes valeurs — pensons au Japon ou à l'Allemagne — et s'en approvisionner auprès du régime chinois, ce qui représente pour nous une menace considérable sur le plan de la collecte de données et du potentiel de subversion.

Kurt Holman: Êtes-vous surpris que l'administration américaine n'envisage pas d'autoriser les constructeurs automobiles chinois à établir des coentreprises aux États-Unis, ou que les Canadiens qui achètent des véhicules électriques chinois ne soient pas autorisés à entrer aux États-Unis avec ces véhicules?

Charles Burton: Cela ne me surprend pas, car le gouvernement des États-Unis semble accorder beaucoup plus d'attention aux préoccupations soulevées par ses organismes de sécurité, et les législateurs américains disposent de beaucoup plus de renseignements à ce sujet. À mon avis, les États-Unis prennent la bonne décision à cet égard. Il est regrettable que le Canada ne tienne pas compte des mêmes préoccupations exprimées par ceux qui comprennent ce type de technologie et les menaces qu'elle pose pour le Canada.

Kurt Holman: On entend souvent parler des préoccupations liées aux données et à la protection de la vie privée que posent les véhicules électriques chinois pour les Canadiens, mais existe-t-il des risques de sécurité plus larges pour la société occidentale? Lesquels?

• (1625)

Charles Burton: Nous devons nous inquiéter du potentiel qu'ont les véhicules électriques de cartographier les infrastructures critiques grâce aux données qu'ils recueillent. Il y a, d'une part, la question de la vie privée et du ciblage de personnes occupant des postes sensibles, soit dans les secteurs militaire et du renseignement, si elles commettent, selon moi, l'erreur de monter dans ce type de véhicule, mais il y a aussi la collecte de renseignements sur les infrastructures et, potentiellement, d'informations militaires. Il s'agit en réalité de machines d'espionnage à distance qui facilitent la collecte de renseignements bien plus efficacement que le renseignement humain.

La présidente: Votre temps est écoulé. Merci.

Nous allons terminer cette série de témoins avec M. Rana, pour quatre minutes.

Monsieur Rana, vous avez la parole.

Aslam Rana: Merci, madame la présidente.

Monsieur Adams, pourquoi vous opposez-vous entièrement à cette politique concernant les véhicules électriques chinois, alors que la plupart de vos membres cherchent à établir des partenariats avec des entreprises chinoises?

David Adams: Je n'ai pas dit que j'y étais opposé... Ce que j'ai dit, c'est que nous devons instaurer un environnement équitable fondé sur des règles, dans lequel tout nouvel acteur, qu'il soit chinois ou non, puisse entrer sur le marché canadien. À l'heure actuelle, comme mes collègues témoins et moi l'avons expliqué, ce n'est pas le cas. En ce qui concerne les autres importateurs, toute entreprise qui distribue des véhicules au Canada est, en quelque sorte, un importateur, comme je l'ai indiqué dans mon témoignage. Je crois que nous n'avons pas peur de la concurrence, mais il faut que celle-ci se fasse sur un pied d'égalité.

Aslam Rana: Pourriez-vous parler des coentreprises et des partenariats que vos entreprises membres ont avec des constructeurs automobiles chinois?

David Adams: Comme M. Kingston l'a mentionné, à peu près tous les constructeurs automobiles ont établi une coentreprise avec des partenaires chinois.

Sans répéter le témoignage de M. Kingston, la seule façon pour les entreprises automobiles occidentales d'accéder au marché chinois était de créer une coentreprise avec un constructeur chinois existant. C'est dans ce contexte qu'ont eu lieu les transferts de propriété intellectuelle, de technologie et tout le reste. C'est ainsi qu'elles ont pénétré le marché chinois, en misant sur l'idée qu'il deviendrait un marché immense et en pleine croissance, ce qui est effectivement le cas aujourd'hui.

Aslam Rana: Merci.

Le gouvernement a fixé des objectifs assez ambitieux en matière de ventes de véhicules électriques. Que faut-il mettre en place sur le plan des infrastructures, des incitatifs et des chaînes d'approvisionnement pour que ces objectifs soient réalisables?

David Adams: L'initiative annoncée par le premier ministre le 5 février, visant à retirer le mandat sur les véhicules zéro émission, était importante, car il était difficile d'atteindre ces objectifs. Elle a été remplacée par une cible d'émissions de gaz à effet de serre. Cela permettra aux constructeurs automobiles, quels qu'ils soient, d'atteindre leurs objectifs d'émissions de manière beaucoup plus souple tout en maintenant le même niveau d'électrification. Nous avons

besoin de davantage d'infrastructures, cela ne fait aucun doute. Les incitatifs ont également été utiles.

Aslam Rana: Monsieur Kingston, l'adoption des véhicules électriques à l'échelle mondiale progresse de façon constante. Comment les constructeurs que vous représentez envisagent-ils leur positionnement au Canada par rapport à cette tendance générale?

Brian Kingston: Merci. Je suis désolé, ma connexion Internet était instable.

Les constructeurs que représente l'ACCV sont très bien positionnés. Comme je l'ai mentionné, ils occupent actuellement les première et deuxième places pour les ventes de véhicules électriques au Canada, et ils en fabriquent même dans ce pays. Le défi récent tient au manque de demande. Nous espérons qu'avec le retour du programme d'aide à l'achat de véhicules électriques et davantage d'investissements dans les infrastructures, la demande augmentera. Les chiffres de ventes de février sont encourageants.

C'est là le principal défi auquel nous sommes confrontés. À ce stade-ci, les Canadiens ne manifestent tout simplement pas un intérêt marqué pour une électrification à grande échelle.

Aslam Rana: L'adoption des véhicules électriques au Canada est inégale. Selon vous, quels sont les principaux facteurs qui expliquent cette situation et qu'est-ce qui permettrait réellement de faire progresser les choses?

Brian Kingston: L'élément le plus important est l'infrastructure de recharge. Les sondages menés auprès des Canadiens montrent constamment qu'ils s'inquiètent de leur capacité à recharger leur véhicule à domicile et à accéder à des bornes de recharge rapide lors de longs déplacements. À mesure que le nombre de véhicules électriques sur les routes augmente, le débit dans ces stations augmente lui aussi, ce qui peut compliquer la situation pour les conducteurs. Il faut donc régler ce problème. Nous devons donner aux conducteurs l'assurance que le passage à un véhicule électrique sera aussi pratique, sinon plus, que la possession d'un véhicule à essence. Nous n'en sommes pas encore là.

Aslam Rana: Merci beaucoup.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci.

Sur ce, cette série de témoins est terminée. Je tiens à remercier les trois témoins d'avoir comparu devant le Comité.

Je vais suspendre la séance pendant quelques minutes afin de permettre aux témoins du prochain groupe de prendre place.

La séance est suspendue.

• (1630)

(Pause)

• (1630)

La présidente: La séance reprend. Bon retour parmi nous.

Je souhaite formuler quelques remarques à l'intention des nouveaux témoins et des membres.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour les participants par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro et veillez à le désactiver lorsque vous ne parlez pas. Pour les participants sur Zoom, vous pouvez, au bas de votre écran, sélectionner le canal d'interprétation approprié: son du parquet, anglais ou français. Je rappelle que toutes les interventions doivent être adressées à la présidence.

Sur ce, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos trois témoins pour ce groupe.

Nous accueillons par vidéoconférence Andrew McKinnon, directeur général par intérim, représentant Accélérer: L'Alliance Canadienne de chaîne d'approvisionnement de VZÉ. Nous accueillons en personne Daniel Breton, président et directeur général de Mobilité électrique Canada. Notre troisième témoin, également en personne, est Moe Kabbara, directeur général de L'Accélérateur de transition.

Je souhaite la bienvenue à nos trois témoins. Vous disposerez chacun de cinq minutes pour vos déclarations liminaires. Nous passerons ensuite à des séries de questions.

Nous commencerons par M. McKinnon.

Je vous en prie, allez-y. Vous disposez de cinq minutes.

● (1635)

Andrew McKinnon (directeur général par intérim, Accélérer: L'Alliance Canadienne de chaîne d'approvisionnement de VZÉ): Merci, madame la présidente.

Je remercie les membres du Comité de m'avoir invité à prendre la parole dans le cadre de cette étude importante.

Accélérer est une alliance industrielle regroupant des acteurs clés de la chaîne d'approvisionnement émergente des véhicules zéro émission au Canada. Notre réseau de partenaires et de collaborateurs comprend des entreprises d'extraction de minéraux critiques, des producteurs de batteries, des producteurs de matériaux pour batteries, des fabricants de pièces automobiles, des constructeurs de véhicules, des chercheurs et des représentants du monde du travail. Depuis 2021, nous travaillons dans l'ensemble des segments industriels traditionnels au Canada afin d'élaborer des stratégies visant à accroître la teneur canadienne des véhicules électriques fabriqués en Amérique du Nord et vendus dans le monde entier.

Nos recherches montrent que la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement et d'une industrie des véhicules électriques nécessite de soutenir la production de minéraux et de matériaux critiques, ainsi que le marché des véhicules électriques au moyen de mesures axées sur la demande, comme des cibles d'adoption prévisibles, le déploiement des infrastructures et le programme d'accessibilité des véhicules électriques.

Aujourd'hui, il est largement reconnu au Canada et chez nos alliés que des chaînes d'approvisionnement mondiales très concentrées pour les matériaux critiques, y compris les matériaux de batteries utilisés dans les véhicules électriques, présentent un risque économique et sécuritaire important. Pour certains intrants essentiels utilisés dans les batteries ou les moteurs de véhicules électriques, plus de 90 % de l'approvisionnement mondial est produit en Chine. Cela signifie que, même si le Canada dispose des matières premières nécessaires et du savoir-faire en fabrication finale, il ne contrôle pas certains segments essentiels de cette chaîne de valeur.

L'occasion économique de développer notre industrie des véhicules électriques et de créer des emplois pour les Canadiens doit être envisagée dans ce contexte. Il est essentiel qu'une industrie forte des véhicules électriques au Canada, y compris un marché robuste, stimule la demande pour la production et la transformation de minéraux et de matériaux critiques ici même. Ce sont les mêmes minéraux et matériaux qui servent à répondre à nos besoins en ma-

tière de défense, notamment pour des applications avancées comme le stockage d'énergie et les drones.

Une ouverture limitée du marché canadien aux véhicules électriques chinois doit s'accompagner de mesures de soutien continues et efficaces pour l'industrie canadienne des véhicules électriques. Cela signifie notamment un appui à la production de minéraux et de matériaux critiques. Une telle approche permettrait de développer le marché des véhicules électriques, de favoriser l'accès du public à cette technologie et sa compréhension, et de renforcer le volet amont de notre chaîne d'approvisionnement. Avec les bons instruments en place, elle pourrait également faciliter le transfert de technologies en provenance de la principale juridiction mondiale en matière de production de véhicules électriques et de batteries.

Nous nous réjouissons de constater que, depuis l'annonce de la nouvelle stratégie automobile en février, le gouvernement a pris plusieurs engagements pour soutenir des acteurs clés des chaînes d'approvisionnement émergentes des véhicules électriques au Canada. Cela comprend plus de 162 millions de dollars pour 22 projets canadiens annoncés par le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles lors du congrès de l'ACPE de cette année à Toronto, le 3 mars. D'autres mesures importantes comprennent des orientations dans le Fonds de réponse stratégique visant à préserver la propriété intellectuelle au Canada, ainsi que l'ajout de 22 millions de dollars dans le budget de 2025 pour renouveler le soutien au collectif de brevets.

Cette approche diversifiée en matière de commerce et de développement de l'industrie des véhicules électriques doit également se poursuivre afin de garantir que les futurs accords visant à attirer des investissements directs étrangers de partenaires commerciaux du Canada dans la production de batteries et de véhicules électriques comportent des dispositions obligeant les investisseurs à travailler avec des producteurs canadiens de matériaux critiques et à respecter des échéanciers clairs pour atteindre des niveaux de contenu canadien.

Nous souhaitons obtenir l'assurance que les futurs accords de co-entreprise conclus au Canada pour la production de batteries ou de véhicules électriques comportent des garanties visant à protéger la propriété intellectuelle canadienne, des exigences relatives à l'utilisation de matériaux canadiens fournis à des prix conformes aux normes canadiennes en matière de travail et d'environnement, ainsi que des dispositions facilitant le transfert de technologies vers les entreprises canadiennes. Tout futur accord doit viser à renforcer l'indépendance stratégique et la résilience économique du Canada.

Nous devrions élaborer une stratégie visant à renforcer et à développer le secteur canadien des matériaux pour batteries, en collaborant avec les partenaires du Canada afin de partager les pratiques exemplaires, de développer conjointement la propriété intellectuelle et de créer un accès aux marchés pour les matériaux canadiens.

Nous devrions mettre en œuvre une stratégie nationale en matière de propriété intellectuelle pour les producteurs canadiens de matériaux critiques, qui permettrait d'accélérer le traitement des brevets dans ce domaine, en particulier ceux liés aux matériaux pour batteries et à leur production.

Enfin, cette approche doit continuer d'appuyer les entreprises canadiennes afin qu'elles maintiennent leur accès aux marchés américains et qu'elles tiennent compte des partenariats commerciaux à long terme avec les États-Unis dans la chaîne d'approvisionnement des batteries et des véhicules électriques.

Je vous remercie de votre attention. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1640)

La présidente: Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Daniel Breton pour cinq minutes.

Je vous en prie, allez-y.

[Français]

Daniel Breton (président-directeur général, Mobilité électrique Canada): Merci, madame la présidente.

Bonjour à tous.

Je m'appelle Daniel Breton. Je suis président-directeur général de Mobilité électrique Canada. Notre association représente l'industrie de l'électrification des transports au Canada depuis 20 ans. Nous avons près de 200 membres, allant de petites ou moyennes entreprises, ou PME, jusqu'à des multinationales.

Il y a 20 ans, à peine quelques dizaines de personnes travaillaient dans le secteur, et moins de 20 véhicules électriques circulaient au pays. Aujourd'hui, plus de 130 000 Canadiens y travaillent, et on retrouve plus de 1 million de véhicules électriques. D'ici 2035, de 360 000 à 600 000 personnes y travailleront. Nous représentons donc l'avenir de l'industrie du transport au Canada.

[Traduction]

Permettez-moi de mentionner certains faits. L'administration Trump tente de tuer l'industrie automobile canadienne. En janvier 2026, il a déclaré que les États-Unis n'avaient pas besoin de voitures fabriquées au Canada. Un plan automobile qui repose sur la signature par le Canada d'un accord de libre-échange sans tarifs automobiles avec l'administration américaine actuelle relève au mieux de la pensée magique. Aucun pays au monde ne bénéficie d'un tel régime avec l'administration américaine actuelle.

J'ai récemment entendu le chef de la direction de l'ACCV dire que la diversification n'était pas une option. Or, l'ACCV ne représente que trois membres, dont deux auraient fait faillite sans les 80 milliards de dollars de soutien des contribuables canadiens et américains il y a 15 ans, et ces trois constructeurs ont réduit leur production automobile canadienne de plus de 80 % au cours des 20 dernières années. Cela n'a rien à voir avec Trump. Cela n'a rien à voir avec la Chine. Voilà pourquoi la diversification de l'industrie n'est pas seulement une option: c'est la seule option.

Alors qu'environ 5 000 emplois ont récemment été perdus dans l'industrie automobile canadienne, 130 000 emplois ont été créés dans l'industrie canadienne des véhicules électriques. Des constructeurs comme Rivian, Lucid et Tesla emploient maintenant des milliers de Canadiens dans les secteurs de la fabrication et des chaînes d'approvisionnement ici même au Canada, et pourtant ils paient des contre-tarifs, tandis que d'autres constructeurs, qui procèdent actuellement à des mises à pied, continuent de bénéficier de remises tarifaires. C'est injuste, surtout quand on considère que ces constructeurs sont ceux de l'avenir en Amérique du Nord.

Parce que le Canada a suivi pendant des décennies des réglementations américaines très laxistes, il s'est classé au dernier rang mondial, selon un rapport de l'Agence internationale de l'énergie publié en 2019, pour ce qui est de l'efficacité énergétique moyenne de son parc de véhicules légers. En revenant en arrière sur la réglementa-

tion relative aux véhicules électriques, aux émissions de gaz à effet de serre, à l'économie de carburant et même à la science, l'administration américaine actuelle crée les conditions idéales pour tuer lentement mais sûrement sa propre industrie automobile. Tenter de freiner l'innovation n'est pas une option.

Il y a quarante ans — je trahis mon âge —, l'ennemi dans le secteur automobile était le Japon. À l'époque, l'administration Reagan avait imposé des quotas sur les importations japonaises. Mon oncle travaillait chez Ford et GM, et moi-même j'ai travaillé chez GM. Il ne voulait pas que les membres de la famille achètent des voitures japonaises ou allemandes, disant qu'on ne pouvait pas acheter à un pays contre lequel on avait fait la guerre. Aujourd'hui, l'ennemi automobile, c'est la Chine. J'entends parfois les mêmes sous-entendus à l'égard des Chinois que ceux que j'entendais à l'égard des Japonais il y a 40 ans.

Il y a un peu plus d'un mois, je suis allé en Chine pour voir de mes propres yeux le secteur des véhicules électriques chinois. Les voitures électriques chinoises sont très avancées sur le plan technologique, beaucoup plus que celles de nombreux constructeurs traditionnels. Si le Canada avait décidé de suivre les États-Unis en tentant de revenir en arrière avec des voitures et des camions reposant sur des technologies dépassées, notre industrie aurait été condamnée.

La chose la plus ridicule que j'ai entendue récemment de la part d'un représentant de l'industrie automobile, c'est la crainte que les constructeurs chinois viennent copier notre technologie. Nous avons beaucoup de rattrapage à faire. Les Canadiens veulent des voitures abordables, or, selon AutoTrader, le prix de vente moyen d'une voiture neuve a augmenté de 57 % entre 2019 et le quatrième trimestre de 2025, ce qui rend l'achat d'une voiture ou d'un camion très coûteux pour les Canadiens.

Les constructeurs traditionnels ont cessé d'offrir aux Canadiens des voitures à essence d'entrée de gamme sous-compactes il y a des années. Je suis récemment allé au Mexique, en France et en Chine. Les constructeurs de ces pays offrent des voitures électriques abordables, à partir d'un peu plus de 20 000 \$, certaines fabriquées en Chine, mais aussi en Europe, en Corée du Sud ou même au Mexique. Pourquoi les Canadiens n'y ont-ils pas accès? Les véhicules électriques les plus abordables offerts ici commencent autour de 40 000 \$.

Aujourd'hui, Ford et GM importent au Canada des voitures à essence fabriquées en Chine. Le Lincoln Nautilus était auparavant fabriqué en Ontario. Il est maintenant importé de Chine, et son prix a augmenté.

• (1645)

[Français]

Demain, ce sera le Jour de la Terre. Je prends le temps de le souligner, parce que le Comité permanent de la science et de la recherche devrait garder en tête que la science du climat est claire. En effet, nous devons diminuer de façon importante nos émissions de gaz à effet de serre, et le Canada a beaucoup de travail à faire. Les véhicules chinois représentent une petite partie de la solution, mais nous devons travailler avec tout le monde pour créer des emplois ici pendant que nous diminuons nos émissions de gaz à effet de serre.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Kabbara pour cinq minutes.

Je vous en prie, allez-y.

Moe Kabbara (directeur général, L'Accélérateur de transition): Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir invité.

Je représente l'Accélérateur de transition. Nous sommes un organisme indépendant et non partisan qui vise à aider le Canada à réussir, sur les plans économique et géopolitique, dans la transition énergétique.

Je vais commencer par une statistique simple qui m'a d'ailleurs été difficile à croire au départ. En 2020, la Chine a exporté un million de véhicules, et pas seulement des véhicules électriques, mais tous types de véhicules. L'an dernier, elle en a exporté plus de sept millions. Le tiers de ces véhicules étaient électriques. Il s'agit de la croissance la plus rapide de l'histoire de l'industrie automobile. À cette échelle, la question n'est pas de savoir si les véhicules chinois atteindront les consommateurs nord-américains, mais quand et comment ils y parviendront, dans quelle mesure le Canada pourra en contrôler l'orientation et les résultats, et dans quelle mesure cela nous sera bénéfique.

Depuis 1999, le secteur automobile a perdu plus de la moitié de sa production. Nous avons atteint un sommet d'environ trois millions de véhicules. L'an dernier, ce chiffre s'élevait à environ 1,3 million de véhicules, et la transition vers les véhicules électriques représente, selon moi, une occasion de renverser potentiellement cette tendance. Nous ne produirons probablement plus trois millions de voitures, mais nous pouvons capter une valeur équivalente à cette activité économique, car le Canada possède les atouts nécessaires pour réussir et être concurrentiel dans cette transition. Nous disposons de minéraux critiques. Nous avons accès à des talents en matière de technologies et d'innovation liées aux batteries. Nous avons également accès à des accords commerciaux qui vont au-delà des États-Unis, même si ces derniers ont longtemps été le pilier du secteur automobile.

Lorsque la question des droits de douane sur les véhicules électriques s'est posée en 2024, nous avons généralement été partagés, car, étant donné l'intégration très étroite de la production automobile canadienne et américaine depuis des décennies, le Canada ne pouvait pas se permettre de trop s'éloigner de la position des États-Unis. Cela dit, nous avons été très clairs. Nous avons publié un rapport à ce sujet en septembre 2024, dans lequel nous affirmions que rester indéfiniment derrière des barrières tarifaires n'était pas non plus une stratégie. Les droits de douane peuvent faire gagner du temps, mais ils ne créent pas d'avantage concurrentiel. Un accord comme celui dont nous discutons aujourd'hui allait inévitablement voir le jour, et la question qui se pose maintenant est de savoir comment maximiser les avantages et gérer les risques.

Plus tôt cette année, le chef de la direction de Ford aux États-Unis a discuté avec l'administration Trump de coentreprises avec des fabricants chinois. Il s'agit du marché automobile le plus protectionniste au monde, et pourtant il explore lui aussi ses options. Le fait que le Canada s'engage dès maintenant dans cette voie lui donne une longueur d'avance, et c'est, à mon avis, une décision judicieuse, car sinon nous risquons d'être exclus de la conversation.

Le modèle de la coentreprise structurée n'est pas nouveau. C'est d'ailleurs ainsi que la Chine a développé son propre secteur automobile. Elle est passée d'une production quasi inexistante à une ca-

pacité de produire la moitié de la demande mondiale de véhicules. La Chine a utilisé ce modèle de façon délibérée pour absorber le savoir-faire manufacturier et développer ses propres capacités. C'est ainsi qu'on passe de presque rien à la situation actuelle. Nous voyons aujourd'hui cette logique à l'œuvre chez les constructeurs mondiaux. Nous l'observons chez Volkswagen, Toyota, General Motors, Ford et Stellantis. Ils s'associent et créent des coentreprises avec des constructeurs chinois.

La question pour le Canada est de savoir si nous utiliserons ce même modèle, de la même manière que la Chine, non seulement pour permettre l'entrée de véhicules, mais aussi pour obtenir en retour des retombées durables. C'est ce que nous appelons une « exposition sélective ». Cela signifie qu'on n'ouvre pas simplement les vannes, mais qu'on met en place une ouverture ciblée permettant de bâtir et de contrôler. Il faut reconnaître que, comme M. Breton, l'a mentionné, ce sont les chefs de file mondiaux de la fabrication de véhicules électriques. Avec des conditions qui garantissent que l'apprentissage et les investissements restent ici, le Canada peut lui aussi en tirer des avantages.

Nous avons également observé ce phénomène en Thaïlande, où les marchés ont été ouverts, les droits de douane sur les véhicules électriques chinois ont été supprimés et où l'on construit désormais des usines de véhicules et de batteries sur le territoire.

Un accès préférentiel au marché pourrait constituer un moyen d'attirer de véritables investissements au Canada. Toutefois, nous devons faire preuve de prudence quant à la définition d'« investissement », car ce n'est pas seulement l'assemblage du véhicule qui crée de la valeur, mais aussi les batteries et leur transformation. Par conséquent, ces coentreprises n'ont pas nécessairement besoin d'être situées au niveau de l'assemblage; elles peuvent intervenir plus en amont.

Le deuxième élément concerne les préoccupations en matière de sécurité liées aux véhicules chinois. Je ne pense pas qu'il faille les écarter complètement. Cependant, il faut faire preuve de prudence. Ce n'est pas parce que l'on branche un véhicule chinois au réseau que la Chine a accès au réseau canadien. Certaines des choses que nous avons entendues sont exagérées, mais il faut tout de même demeurer vigilant.

Il existe des solutions. Il existe des modèles utilisés en Europe. L'accès à des logiciels canadiens sur du matériel chinois fabriqué au Canada... Il y a des façons créatives de procéder pour répondre aux préoccupations légitimes, car, de toute évidence, la Chine n'est pas nécessairement un acteur de bonne foi, ce qui exige que nous fassions preuve de prudence.

• (1650)

À l'heure actuelle, avec cette occasion, je crois que nous pouvons concevoir correctement cet accord et les conditions entourant les investissements. Il ne s'agit pas simplement d'une concession commerciale, et c'est pourquoi je pense que c'est une question très importante à examiner pour le Comité.

Merci.

La présidente: Merci.

Nous allons maintenant entamer le premier tour de questions avec la députée DeRidder, pour six minutes.

Je vous en prie, allez-y.

Kelly DeRidder: Monsieur McKinnon, je vais commencer avec vous, puisque vous avez beaucoup insisté sur les minéraux critiques.

Nous traversons une période déterminante, sachant que la valeur à long terme de nos minéraux critiques est soit captée, soit perdue en ce moment même. En février, dans votre lettre à la ministre de l'Industrie, vous avez souligné la nécessité de mettre en place des garanties en matière de propriété intellectuelle et de technologie liées aux minéraux critiques du Canada. Si cette propriété intellectuelle, qu'il s'agisse du traitement, du raffinage ou de l'innovation en matière de batteries, est développée ou contrôlée à l'extérieur du Canada, risquons-nous de perdre la valeur à long terme de nos propres ressources?

Andrew McKinnon: Oui, je crois que nous perdrons une partie du contrôle sur cette valeur à long terme si nous perdons la maîtrise de cette propriété intellectuelle. Il est important, dans toutes les ententes de coentreprise ou dans tout nouveau partenariat commercial portant sur les minéraux critiques, de veiller à protéger la propriété intellectuelle canadienne et à en tirer le maximum d'avantages commerciaux ici même.

Kelly DeRidder: La semaine dernière, un ancien ambassadeur en Chine nous a dit qu'il fallait permettre les investissements chinois au Canada pour l'extraction de nos minéraux. Cela impliquerait notamment que la propriété intellectuelle liée à cette extraction leur revienne et, potentiellement, qu'ils puissent ensuite nous revendre nos propres ressources au détail. Qu'en pensez-vous?

Andrew McKinnon: C'est un modèle que nous devrions éviter. Nous devons structurer les ententes de production de manière à protéger la propriété intellectuelle canadienne et à nous assurer que nous créons de la valeur ici, dans ces chaînes de valeur complexes liées aux batteries et aux véhicules électriques.

Kelly DeRidder: Merci beaucoup.

Monsieur Breton, estimez-vous que les fabricants canadiens évoluent sur un pied d'égalité avec les producteurs chinois de véhicules électriques?

Daniel Breton: Honnêtement, ce qui me préoccupe, c'est lorsque certains affirment que les fabricants chinois ont fortement subventionné leurs installations et leurs capacités de production. La réalité, c'est que, si l'on remonte dans le temps, le Japon a lui aussi fortement subventionné son industrie automobile pour pénétrer les marchés canadien et américain. Les États-Unis subventionnent leur industrie automobile depuis des décennies. À mes yeux, lorsqu'un pays comme la Chine subventionne fortement son industrie automobile, il ne fait que reproduire ce que les Japonais, les Européens, les Sud-Coréens et les Américains ont déjà fait.

Kelly DeRidder: Je vais vous poser la question de nouveau. Pensez-vous que les producteurs évoluent sur un pied d'égalité, compte tenu du fait qu'ici, nos emplois offrent de bons avantages et de bons salaires, ce qui n'est probablement pas le cas dans l'industrie manufacturière chinoise? Je vous repose donc la question: est-ce une concurrence équitable?

Daniel Breton: Si vous visitez une usine de fabrication en Chine aujourd'hui, vous constaterez que la plupart des opérations sont automatisées. En réalité, l'avenir de l'industrie reposera beaucoup moins sur les salaires. Nous perdons des emplois au Canada, et cela n'a rien à voir avec les voitures ou la fabrication chinoises.

Comme je l'ai mentionné, 80 % des constructeurs américains — Ford, GM et Stellantis — ont réduit leur production de

80 % au cours des 20 dernières années. Les voitures chinoises n'y sont pour rien.

• (1655)

Kelly DeRidder: La production est en grande partie automatisée, mais il reste tout de même des emplois.

Daniel Breton: Oui.

Kelly DeRidder: Quels sont les salaires typiques?

Daniel Breton: C'est précisément mon point. Alors que nous avons perdu des emplois dans l'industrie automobile traditionnelle, nous avons créé des dizaines de milliers d'emplois dans le secteur des véhicules électriques au cours des 15 dernières années. Il s'agit d'un déplacement, disons, des emplois traditionnels vers de nouveaux types d'emplois, tant en amont qu'en aval des chaînes d'approvisionnement; ce sont de nouvelles catégories d'emplois.

Kelly DeRidder: En général, les entreprises chinoises produisent des ensembles de composants qu'elles envoient ensuite sur les marchés européens pour y être assemblés. Si ce modèle était appliqué au Canada, comment cela contribuerait-il à créer des retombées en amont ou en aval pour notre industrie automobile locale?

Daniel Breton: C'est justement pourquoi nous devons nous assurer que les coentreprises vont au-delà de ce modèle. C'est la première chose.

Lorsqu'on parle de minéraux critiques et qu'on se contente de les extraire pour les expédier ailleurs, que ce soit en Chine, aux États-Unis ou ailleurs, on répète les erreurs que nous faisons depuis 300 ans. On coupe le bois et on fabrique les meubles ailleurs. On extrait le pétrole et on le raffine ailleurs. Pour l'aluminium... c'est la même chose. Le Canada répète les mêmes erreurs depuis 300 ans. J'espère que nous en tirerons des leçons. Le secteur des minéraux critiques représente, à mon avis, une occasion très importante de raffiner ces ressources ici même.

Kelly DeRidder: Je suis tout à fait d'accord pour dire que nous devons être solides chez nous sur le plan des ressources et faire preuve de résilience...

Daniel Breton: J'irais même plus loin, si vous me le permettez. À l'heure actuelle, lorsqu'on parle de stratégie canadienne en matière de minéraux critiques, on ne parle pas du recyclage des batteries, qui comprend pourtant ces mêmes minéraux critiques. Aujourd'hui, la plupart de ces minéraux, en fin de vie des batteries, sont exportés vers les États-Unis.

Kelly DeRidder: Un élément clé consiste toutefois à s'assurer que nous disposons de propriété intellectuelle, de technologies et d'innovation canadiennes. Il ne s'agit pas seulement de soutenir nos ressources et leur raffinage, mais aussi notre capacité d'innovation. Êtes-vous d'accord?

Daniel Breton: Absolument.

Kelly DeRidder: Merci beaucoup.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La présidente: Vous avez 28 secondes.

Kelly DeRidder: D'accord. Je m'arrêterai là.

Merci beaucoup à tous.

La présidente: Merci.

Nous passons maintenant à Mme McKelvie, pour six minutes.

Vous avez la parole, madame McKelvie.

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

Je vais commencer par vous, monsieur McKinnon. Nous savons que le nombre de véhicules électriques vendus dans le monde est en hausse. Est-il juste de dire que cette tendance va se poursuivre et qu'il y a là une occasion importante à saisir?

Andrew McKinnon: Oui. Il s'agit d'une occasion importante pour l'économie canadienne et pour les travailleurs canadiens.

Jennifer McKelvie: Nous venons de lancer un programme d'accessibilité des véhicules électriques qui prévoit des incitatifs pouvant aller jusqu'à 5 000 \$ pour les véhicules électriques à batterie et à pile à combustible, et jusqu'à 2 500 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables. À quoi pouvons-nous nous attendre? Est-ce que cela contribuera à augmenter les ventes au Canada?

Andrew McKinnon: Nous appuyons fortement le programme d'accessibilité des véhicules électriques. Nous en avons déjà constaté les effets depuis son ouverture aux demandes au cours du dernier mois. Ce qui est essentiel, c'est qu'il s'agit d'un programme prévisible, assorti d'un calendrier de retrait également prévisible. On ne saurait trop insister là-dessus. Nous sommes très favorables au maintien de ce programme et au fait d'indiquer clairement au public, aux consommateurs en général, à quel moment il prendra fin. Je crois que c'est en 2031.

Par ailleurs, Accélérer avait formulé des commentaires à l'automne au sujet du programme d'accessibilité des véhicules électriques, notamment en ce qui concerne les dispositions relatives au contenu canadien. Nous sommes très heureux de constater qu'une disposition prévoit que les véhicules fabriqués au Canada ne sont pas assujettis au plafond du prix de détail suggéré par le fabricant. À court terme, nous espérons voir davantage de véhicules admissibles à cette disposition et pouvant bénéficier de cet incitatif.

Jennifer McKelvie: Merci.

Monsieur Kabbara, nous disposons d'une infrastructure nationale de recharge. Puisque nous sommes au mois de la Terre, dans quelle mesure est-il important de poursuivre les efforts d'électrification afin de progresser vers un avenir fondé sur les véhicules électriques?

Moe Kabbara: C'est important, principalement, je dirais, parce que cela permettra aux gens d'économiser de l'argent à long terme. Les véhicules électriques permettent de réduire considérablement les coûts de carburant. C'est un bon exemple: même si l'on imaginait un monde où les changements climatiques n'existent pas et où le carbone serait sans incidence, nous conduirions quand même des véhicules électriques. C'est tout simplement une technologie plus efficace et supérieure. En Éthiopie, 6 véhicules neufs sur 10 sont électriques. Pourquoi? Parce que, bien que ce soit l'un des pays les plus pauvres au monde, il économise ainsi 4 milliards de dollars en importations de carburant en devises étrangères.

Je pense que l'infrastructure de recharge est un élément essentiel de l'équation. Elle doit être en place pour que les gens se sentent à l'aise d'adopter cette technologie. Les entreprises ne réalisent pas vraiment de profits tant que l'adoption n'est pas suffisante. On peut briser ce cercle en accordant un rôle plus important au financement public pour amorcer le marché et lui permettre de devenir autonome.

• (1700)

Jennifer McKelvie: Merci.

Monsieur Breton, vous avez parlé de la nécessité d'investir dans la transition. Si le monde veut acheter des véhicules électriques, et nous venons d'entendre de bons exemples du marché et de son évolution, pouvez-vous nous parler de l'importance d'effectuer ce virage et de la façon dont, même si nous importons actuellement ces véhicules, nous pourrions en venir à les fabriquer ici? Pouvez-vous nous parler de cette transition?

Vous avez mentionné que nous étions des précurseurs. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il est important de l'être et en quoi cela pourrait nous aider à progresser, même si nous ne produisons pas encore la majorité des véhicules?

Daniel Breton: Un de nos membres est Unifor, donc nous comptons des travailleurs de l'industrie automobile au sein de Mobilité électrique Canada. Nous avons toujours été très soucieux du fait qu'il faut créer des emplois tout en luttant contre les changements climatiques. Lorsque le gouvernement fédéral a commencé à vouloir investir dans la transition vers les véhicules électriques... ce dont beaucoup de gens parlent, c'est exactement ce que vous venez de dire: ils parlent de l'assemblage automobile, mais ils oublient l'amont — l'extraction et le raffinage des minéraux critiques, puis l'assemblage, bien sûr — et l'aval, soit l'infrastructure de recharge, la production d'électricité, le recyclage, ainsi que la recherche et le développement.

Certains des meilleurs chercheurs au monde sont au Canada. L'Université Dalhousie fait un excellent travail en recherche et en technologie des batteries. Hydro-Québec fait aussi un travail remarquable au Québec. Une partie de la propriété intellectuelle liée à certaines des meilleures technologies de batteries, comme les batteries LFP et NMC, provient du Canada.

Il y a donc une formidable occasion pour le Canada de devenir un chef de file, mais la réalité, c'est qu'à l'heure actuelle, la Chine devance tout le monde. Je dirais que la Corée du Sud n'est pas très loin derrière. Je suis heureux que le premier ministre ait décidé de ne pas suivre les États-Unis dans leur tentative de saborder tout ce qui touche à l'industrie des véhicules électriques, car ils vont clairement dans la mauvaise direction. Ce qui m'inquiète beaucoup, c'est que, si certains constructeurs adhèrent pleinement à cette transition, d'autres la combattent. Ils connaîtront ce que nous appelons un « moment Kodak ». Nous ne voulons pas nous retrouver dans cette situation.

Jennifer McKelvie: Nous sommes au comité de la science et de la recherche. Je sais que cela ne paraît pas toujours, compte tenu des questions qui vous sont posées — je comprends —, mais c'est bien le comité de la science et de la recherche.

Si nous revenons à la science et à la recherche, compte tenu de ce que vous venez de dire, monsieur Breton, quels types d'investissements devrions-nous envisager avec nos établissements universitaires et nos partenaires pour penser non seulement à court terme, mais aussi à un horizon de 5 ou 10 ans?

Daniel Breton: Le Conseil national de recherches du Canada est également membre de Mobilité électrique Canada. Il investit de façon importante dans la recherche et les technologies liées aux batteries. Il collabore avec des partenaires partout dans le monde. Une partie des travaux porte sur la sécurité, et une autre sur les climats froids, puisque, comme vous le savez, nous vivons dans un pays froid.

Si nous nous concentrons sur nos forces, nous pouvons être un partenaire fiable à l'échelle mondiale.

La présidente: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Blanchette-Joncas pour six minutes.

Vous avez la parole.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Merci, madame la présidente.

Je salue les témoins qui sont avec nous pour cette deuxième heure d'étude.

Monsieur Breton, ces 40 000 véhicules pourraient représenter près du quart du marché des véhicules électriques.

Selon vous, leur arrivée va-t-elle surtout accélérer l'adoption de ces véhicules ou cela va-t-il fragiliser la filière québécoise et canadienne?

Daniel Breton: Selon moi, ça ne fragilisera pas la filière québécoise ou canadienne, parce que les premiers véhicules attendus au Canada ne seront pas des véhicules de constructeurs chinois. Ce seront des véhicules de marques Volvo, Tesla, General Motors, ou GM, et Polestar. Ces véhicules sont sur le marché depuis des années.

Présentement, des constructeurs, comme GM, vendent au Mexique des voitures électriques qui sont fabriquées en Chine. Le constructeur automobile Ford fait la même chose. Ce ne seront pas les voitures électriques chinoises BYD, dont tout le monde parle, qui arriveront au pays, pour le moment.

Maxime Blanchette-Joncas: À votre avis, est-ce que ça renforce quand même la filière québécoise ou canadienne?

Daniel Breton: C'est une drôle de question. Si nous accélérons la transition vers les véhicules électriques, il faut aller au-delà de la chaîne d'approvisionnement, en amont. Plus la transition vers les véhicules électriques se fait rapidement, plus nous prenons l'électricité du Québec. Plus nous prenons l'électricité du Québec, moins nous importons de pétrole. La provenance de ces véhicules importe peu, parce que nous n'avons pas d'usines d'assemblage de voitures au Québec.

Je rappelle que, d'un bout à l'autre du Canada, lorsque nous branchons une voiture électrique dans une borne de recharge, quelle que soit la borne, la majeure partie de l'électricité que l'on consomme au Canada est de provenance canadienne et de l'électricité publique, en particulier, au Québec.

Cela veut dire que nous gardons plus d'argent ici que si nous mettons du pétrole dans nos voitures à essence, parce que la majeure partie de la propriété du pétrole des sables bitumineux, par exemple, n'est pas canadienne. Donc, plus nous accélérerons la transition vers les véhicules électriques, plus nous garderons les emplois et l'argent chez nous.

• (1705)

Maxime Blanchette-Joncas: Je suis entièrement d'accord avec vous en ce qui concerne la transition. Je pense que le Québec fait la leçon au reste du Canada. Nous savons que le pourcentage de véhicules électriques achetés par des Québécois et des Québécoises...

Daniel Breton: Environ 46 % du parc canadien de véhicules se trouve au Québec.

Maxime Blanchette-Joncas: Effectivement.

Ma question concerne beaucoup plus l'argument du bas prix à l'achat. Évidemment, vous parlez des chaînes d'approvisionnement qui ne sont pas complètes en sol québécois ou canadien, mais le fait d'avoir un prix plus bas aujourd'hui ne risque-t-il pas de coûter des emplois au Québec et au Canada dans l'avenir?

Daniel Breton: C'est difficile à dire. Ce que je peux vous dire, c'est que le Canada a perdu de nombreux emplois dans le secteur automobile, pour toutes sortes de raisons qui n'ont rien à voir avec la Chine. Pour ce qui est du Québec et des chaînes d'approvisionnement, des emplois ont été perdus dernièrement. Ça n'avait rien à voir avec les Chinois, mais tout à voir avec Donald Trump.

On dit parfois que la Chine est l'ennemie et qu'on va faire affaire avec les États-Unis. Le Canada est entre deux feux, ces temps-ci. C'est ça, la réalité.

Maxime Blanchette-Joncas: Je comprends, mais je cherchais à savoir si ces véhicules créaient réellement une nouvelle demande ou si on remplace une production qui aurait pu être faite en sol québécois ou canadien.

Daniel Breton: Je vais être honnête avec vous. La technologie chinoise ou sud-coréenne est assez avancée. On l'oublie, mais les Sud-Coréens font d'excellents véhicules à des prix extrêmement compétitifs. Regardez les catalogues. On voit que les véhicules coréens sont extrêmement compétitifs. Ils utilisent une technologie compétitive, ce qui fait que, pour le moment, ils sont en train de surpasser les Japonais et les Américains, notamment.

Les Chinois ne vont pas changer la donne à un point tel qu'il n'y aura plus de véhicules vendus par les constructeurs américains, japonais, coréens ou européens. Cela dit, il va assurément falloir qu'il y ait de la concurrence, parce que, pour le moment, les véhicules électriques abordables vendus au Mexique, en Europe et en Chine ne sont pas disponibles au Canada. Pour le consommateur, c'est un vrai problème.

On dit qu'on va laisser entrer des véhicules chinois, mais j'aimerais bien qu'on laisse aussi entrer des véhicules européens abordables. Quand j'étais en France et que j'ai vu que la Renault Twingo se vendait 19 000 euros, je me suis demandé pourquoi on n'était pas capable d'avoir ça ici.

Maxime Blanchette-Joncas: Effectivement. Je pense que c'est une bonne question à poser au gouvernement.

On s'entend pour dire que, si le Canada fait affaire avec les Chinois, il y a peut-être un risque sur le plan de la sécurité, entre autres choses.

Je tente de savoir une chose. Cet accord ne risque-t-il pas plutôt de rendre le Canada encore plus dépendant des chaînes d'approvisionnement étrangères?

Daniel Breton: La réalité, c'est qu'on dépend toujours des chaînes d'approvisionnement étrangères.

Personnellement, je pense que la chose sage à faire, c'est de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier. Le gouvernement a dit vouloir diversifier ses ententes avec le plus de pays possible. Il veut être moins vulnérable. Il veut moins dépendre d'un seul fournisseur, d'un seul partenaire. Comme il ne veut pas mettre tous ses œufs dans le même panier, il a parlé de se tourner vers la Corée du Sud, l'Allemagne et la Chine. Pour ma part, j'aimerais bien qu'il y ait des ententes avec l'Europe, par exemple avec la France ou avec d'autres pays.

Il y a 18 ans, je disais que le Canada dépendait trop des États-Unis pour ce qui est du pétrole et du secteur automobile. Ça ne s'est pas amélioré avec le temps. Il faut donc signer des ententes avec le plus de partenaires possible.

Maxime Blanchette-Joncas: Je suis bien d'accord avec vous.

Vous avez parlé de la diversification et de la Corée. À votre avis, pourquoi ne fait-on pas affaire avec la Corée? Pourquoi prend-on un risque avec les Chinois, par exemple?

Daniel Breton: Ça, c'est une question que vous devriez poser au gouvernement. Je n'ai pas la réponse.

Le gouvernement a signé une entente de collaboration, potentiellement pour faire en sorte d'ouvrir des usines d'assemblage ici. J'espère que ça va se concrétiser, parce que, dans le monde actuel, il faut protéger ses arrières, si je peux le dire ainsi.

Maxime Blanchette-Joncas: Protéger ses arrières, ça veut dire faire preuve d'autonomie et de résilience ainsi qu'être le moins dépendant possible.

Selon vous, comment le Canada peut-il faire en sorte de mettre en place des politiques publiques pour développer une filière locale et la protéger?

Daniel Breton: Le gouvernement a commencé à le faire.

La première fois que je suis venu ici pour parler de voitures électriques, c'était il y a 20 ans. Quand j'ai rencontré le ministre de l'époque, M. John Baird, si je lui avais parlé mandarin, ça aurait été la même chose. Il ne comprenait pas du tout ce que je lui disais, parce que, à l'époque, c'était autre chose, c'était une autre technologie, une autre industrie. À l'époque, je disais déjà qu'il fallait qu'il y ait des partenariats entre le Québec et l'Ontario.

• (1710)

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre. Le temps de M. Blanchette-Joncas est écoulé.

Pouvez-vous conclure rapidement dans les 10 prochaines secondes?

[Français]

Daniel Breton: J'ai perdu le fil de ma pensée. Je pourrai y revenir plus tard.

[Traduction]

La présidente: Nous y reviendrons au prochain tour.

Nous allons maintenant entamer le deuxième tour de questions, avec M. Ho, pour cinq minutes.

La parole est à vous.

Vincent Ho: Merci, madame la présidente.

Ma première série de questions s'adresse à M. McKinnon.

Monsieur McKinnon, vous avez dit précédemment que le Canada devrait rechercher la stabilité et la fiabilité dans ses partenariats diplomatiques. Selon vous, l'importation de véhicules électriques chinois, presque entièrement ou entièrement assemblés, rend-elle le secteur automobile et la chaîne d'approvisionnement automobile du Canada plus stables et plus fiables, ou moins?

Andrew McKinnon: Merci pour la question.

À mon avis, le contingent de véhicules électriques chinois importés constitue une exposition sélective à la production chinoise qui contribuera à la stabilité du marché des véhicules électriques en croissance au Canada.

Vincent Ho: Vous avez parlé de la nécessité de rapatrier certaines étapes clés de la chaîne de valeur du secteur des véhicules électriques. En quoi la politique actuelle du gouvernement libéral en matière d'importation automobile, notamment le fait de permettre l'importation de véhicules électriques chinois presque entièrement ou entièrement assemblés, aide-t-elle le Canada à rapatrier quoi que ce soit? Cela ne revient-il pas simplement à délocaliser davantage la chaîne de valeur?

Andrew McKinnon: Dans nos recherches sur la façon dont les Canadiens comprennent les chaînes de valeur émergentes des matériaux critiques et des batteries, nous constatons qu'il faut créer une demande pour nos matériaux critiques et notre production de batteries ici même au Canada. Pour générer cette demande, nous devons faire croître le marché des véhicules électriques et augmenter le nombre de véhicules électriques sur nos routes.

Une exposition sélective à un nombre limité de véhicules électriques chinois contribuera à poursuivre la croissance de ce marché. Je partage l'avis de mes collègues témoins: plusieurs autres partenaires commerciaux peuvent également fournir des véhicules électriques au marché canadien, ce qui contribuera à son expansion. À mesure que ce marché se développera, la demande pour nos matériaux augmentera, et nous pourrions mettre en place les mesures nécessaires pour les produire ici.

Vincent Ho: Vous dites que c'est une petite part. Combien de véhicules électriques sont vendus au Canada actuellement?

Andrew McKinnon: Je crois que certains des autres témoins ont indiqué aujourd'hui que les 49 000 véhicules électriques chinois représenteraient environ 3 % du marché total des véhicules. Sur la base des données de l'an dernier, cela correspond à environ 30 % du marché des véhicules électriques.

Vincent Ho: Donc, 30 % du marché des véhicules électriques. Considérez-vous que c'est une petite part? Il me semble que 30 %, provenant d'un seul pays, c'est beaucoup.

Andrew McKinnon: Comme je l'ai indiqué, une exposition sélective à la production de véhicules électriques chinois contribuera à court terme, à condition qu'elle soit accompagnée de mesures de soutien à la production de véhicules électriques au Canada.

Vincent Ho: Êtes-vous convaincu que l'entente actuelle encouragera la production de véhicules électriques au Canada?

Andrew McKinnon: Non, je n'ai pas d'opinion sur la façon dont l'entente actuelle encouragera la production de véhicules électriques au Canada. Ce que nous constatons dans cette entente, ainsi que dans la stratégie automobile qui a suivi, c'est un soutien à la production de matériaux critiques au Canada. Je serais heureux d'aborder la chaîne d'approvisionnement en amont dans son ensemble et d'expliquer d'où proviennent les investissements dans les matériaux pour batteries au cours de la dernière année.

Vincent Ho: La chaîne de valeur des mines, des matériaux, des minéraux et de l'industrie manufacturière, autant de ressources dont le Canada est doté, est entravée par les formalités administratives du gouvernement fédéral.

Qu'en est-il de l'importation de véhicules électriques fabriqués en Chine, qu'ils soient entièrement assemblés ou presque... Quels segments de la chaîne de valeur les Canadiens contrôlent-ils réellement sur ces 30 % du marché?

Andrew McKinnon: Ces véhicules importés ne nous permettent pas de tirer parti de la chaîne de valeur. Ils ne sont pas fabriqués ici.

Il faut pouvoir accéder à des technologies de pointe et les mettre à disposition pour développer un marché que nous souhaitons voir, à terme, alimenté par des matériaux canadiens. La mise en place de ce système prend du temps. Nous devons développer ce marché et faciliter l'accès des Canadiens aux véhicules électriques. C'est précisément l'objectif de cet accord. Parallèlement, nous pouvons renforcer notre capacité à fabriquer ces produits, ces batteries et ces matériaux pour batteries, ici même.

Vincent Ho: Les libéraux ont récemment annoncé leur coûteux programme de remises sur les véhicules électriques. Ce programme subventionne les ventes de véhicules électriques au Canada à hauteur de plusieurs milliards de dollars, que ces véhicules soient fabriqués ici ou à l'étranger. Comme vous le savez, la plupart des véhicules électriques vendus au Canada sont produits à l'extérieur du pays.

Pensez-vous que cette politique oblige les contribuables canadiens à financer à hauteur de plusieurs milliards de dollars des constructeurs automobiles étrangers et des emplois à l'étranger, tandis que ce sont les travailleurs et l'industrie automobile canadiens qui en font les frais? N'y a-t-il pas une meilleure façon de procéder?

• (1715)

Andrew McKinnon: Ce programme vise à rendre les véhicules électriques plus abordables. Il s'agit d'une mesure temporaire, assortie d'un calendrier de retrait clair et précis, qui aidera les Canadiens à accéder à cette technologie de pointe, qui constitue un facteur essentiel pour les chaînes de valeur de matériaux critiques.

La présidente: Votre temps est écoulé.

Nous passons maintenant à Mme Deschênes-Thériault, pour cinq minutes.

Allez-y, je vous prie.

[Français]

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

J'aimerais revenir à la dernière question de ma collègue Mme McKelvie. Il s'agit quand même du Comité permanent de la science et de la recherche.

Monsieur Breton, quelles devraient être, selon vous, les priorités du Canada en matière de recherche concernant le secteur des véhicules électriques au cours des 5 ou 10 prochaines années?

Y a-t-il des angles morts méritant d'être davantage approfondis en matière de recherche?

Daniel Breton: Je vais commencer par un élément qui n'est pas assez pris en considération, soit le secteur de la recherche sur les véhicules électriques en climat froid. Nous sommes dans un pays froid. À l'époque, quand j'étais au gouvernement, j'avais signé une entente avec la Californie et le Québec pour faire en sorte d'avoir une collaboration sur la recherche et le développement. Évidemment, le climat est très différent en Californie et au Canada. C'est un élément extrêmement important. On fait de la recherche sur les

infrastructures de recharge hors réseau, et c'est extrêmement important. L'infrastructure de recharge, ou même de l'électricité n'est pas disponible partout. Il faut se pencher là-dessus.

Évidemment, on fait de la recherche sur la chimie des batteries depuis des années au Canada. Nous avons été parmi les leaders dans le monde. Je vous dirais qu'il faut investir beaucoup plus dans le domaine du recyclage de batteries. J'en ai parlé tout à l'heure.

Parlons aussi de la stratégie relative aux minéraux critiques des gouvernements du Canada, de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique. Pour le moment, tout le monde semble avoir oublié un élément extrêmement important, soit les minéraux critiques utilisés dans les batteries en circulation présentement. On parle d'investissements de milliards de dollars dans ces batteries. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais, en Ontario, l'entreprise Li-Cycle a fait faillite. Au Québec, l'entreprise Lithion a été démantelée. Pour le moment, lorsque vient le temps de recycler les batteries des véhicules électriques qui sont en fin de vie utile, on les exporte aux États-Unis. Les minéraux critiques ont un impact géostratégique et géopolitique extrêmement important, et nous les donnons pour une bouchée de pain aux Américains. Je pense que c'est une erreur, et nous devons la corriger rapidement.

Guillaume Deschênes-Thériault: Merci.

Monsieur Kabbara, je vous pose la même question relativement à la recherche.

[Traduction]

Moe Kabbara: En 2024, nous avons collaboré avec Accélérer à l'élaboration de sa feuille de route en matière d'innovation dans le domaine des batteries, et nous avons défini 50 mesures à mettre en œuvre, au moment même où le Canada renforce son leadership dans ce domaine.

En ce qui concerne plus particulièrement la recherche, l'exemple à citer est celui de Dalhousie, où une opportunité se présente. Un centre de recherche sur les batteries y a été créé. Nous pensons qu'il est possible de faire de même à Waterloo, ainsi qu'en Colombie-Britannique. Nous avons désigné des universités précises où l'on pourrait mettre en place des infrastructures de laboratoires dédiés aux batteries, que les petites entreprises travaillant sur l'innovation dans ce domaine pourraient utiliser.

Ce serait très utile pour l'écosystème.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur McKinnon?

[Traduction]

Andrew McKinnon: Je vous remercie de la question.

L'innovation dans le domaine des batteries est l'un de nos atouts au Canada. Tirer parti des travaux des chercheurs innovants spécialisés dans les batteries et les matériaux qui les composent à travers le pays constitue une étape cruciale pour permettre à notre industrie de production de véhicules électriques d'en tirer pleinement parti. M. Kabbara a su décrire cette approche stratégique avec brio. Notre feuille de route en matière d'innovation dans le domaine des batteries détaille certaines des mesures que nous pouvons prendre pour soutenir l'écosystème financier lié à la production de batteries, aux infrastructures de recherche-développement, aux compétences et à la main-d'œuvre, ainsi qu'au renforcement de la protection de la propriété intellectuelle.

J'ai brièvement abordé aujourd'hui la question de la protection de la propriété intellectuelle. Tout accord conclu avec un partenaire commercial concernant la production de véhicules électriques ou de batteries ici au Canada doit tenir compte de la protection de la propriété intellectuelle.

Merci.

• (1720)

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Merci.

Monsieur Breton, au Comité permanent de la science et de la recherche, il faut être rigoureux. Lors de nos discussions avec les témoins du précédent groupe, il y a eu quelques exagérations et des hyperboles. J'aimerais vous donner l'occasion de rectifier certains éléments.

Voulez-vous nous faire part de vos observations quant aux témoignages précédents?

Daniel Breton: D'accord.

Les gens semblaient dire que les véhicules électriques sont des véhicules espions. En fait, les véhicules connectés ne sont pas seulement les véhicules électriques. Aujourd'hui, tous les véhicules sont connectés, qu'ils soient à essence ou électriques. C'est la première chose qu'il faut dire. J'avais l'impression que les gens disaient que, si vous avez un véhicule à essence, vous n'avez pas de problème et que personne ne va pouvoir vous suivre. Ils semblaient dire que, s'il s'agit d'un véhicule électrique, tout le monde peut vous suivre et savoir où vous vous trouvez. C'est complètement faux.

J'ajouterais aussi qu'il faudrait remettre en question le sujet. Il faudrait peut-être mettre à jour nos politiques en matière de protection des données et de protection des consommateurs pour faire en sorte que les gens aient une vraie protection.

Selon moi, nos lois sont désuètes, compte tenu des innovations technologiques et des progrès en matière de communication. Ça va bien au-delà des véhicules électriques chinois.

[Traduction]

La présidente: Merci. Votre temps est écoulé.

Nous passons maintenant à Mme Blanchette-Joncas, pour deux minutes et demie.

Allez-y, je vous prie.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Merci.

Monsieur Breton, le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission a été suspendu par les libéraux en janvier 2025, pour finalement être rétabli en février 2026, mais avec une réduction progressive.

Quel effet cela a-t-il eu sur l'adoption des véhicules électriques au Québec, notamment, ou sur les décisions en matière d'investissement dans le secteur?

Daniel Breton: L'année 2025 a été marquée par le mot « chaos ». Que ce soit du côté des États-Unis, avec le président Trump, ou du côté canadien, les constructeurs automobiles ne savaient plus trop sur quel pied danser.

Le 10 janvier 2025, le gouvernement canadien a dit qu'il allait bientôt manquer d'argent pour le programme de rabais, et le 13 jan-

vier 2025, il n'y avait plus d'argent. Alors, les gens ont eu trois jours pour se retourner. Ça a été très compliqué pour les concessionnaires, pour les constructeurs et pour les consommateurs.

Ce qui a rendu les choses encore un peu plus compliquées, c'est que des gens ont dit que le rabais allait revenir. Alors, il y avait des gens qui attendaient que le rabais revienne pour acheter un véhicule électrique. On s'est retrouvé dans une espèce de creux de vague démesuré pendant des mois, à cause de ces perturbations qui sont venues à la fois du Canada et du Québec, il faut le dire, pendant un mois.

On m'a demandé ce qui pourrait arriver si le programme de rabais revenait. J'ai dit que ça aurait une espèce d'effet de rebond. Autrement dit, au lieu d'avoir une courbe d'adoption qui augmente graduellement, on se retrouverait avec des montagnes russes, ce qui fait qu'il serait extrêmement difficile pour les gens de prévoir ce qui allait arriver. Ensuite, on ajoute à ça le prix du litre d'essence à 1,70 \$, 1,80 \$ ou 2,00 \$, ce qui a vraiment foutu le bordel au Canada et ailleurs dans le monde.

J'ai parlé avec un concessionnaire, ce matin. Il m'a dit qu'il allait bientôt manquer de véhicules électriques sur son terrain, parce que les ventes ont beaucoup augmenté. Un concessionnaire GM m'a dit qu'il n'était même pas capable de commander des Chevrolet Silverado électriques. Même si la demande est énorme, GM refuse de prendre ses commandes et de lui en allouer pour qu'il puisse en vendre.

Tout à l'heure, Brian Kingston disait que la demande n'était pas encore assez grande. En fait, il y a de la demande; c'est GM qui ne veut pas livrer de camionnettes électriques. Je suis préoccupé par ça.

Maxime Blanchette-Joncas: Moi, je suis préoccupé par l'instabilité des politiques publiques. Une année, on est d'accord. À un moment donné, on bloque les véhicules chinois en imposant des droits de douane de 100 %. Une autre année, on perd la face, sur le plan politique, et on enlève la taxe sur le carbone. Finalement, on rétablit les crédits pour les véhicules électriques.

On ne me fera pas accroire que ça n'a pas d'incidence sur les stocks, sur les politiques d'adaptation à de nouvelles technologies et sur les investissements dans le secteur des véhicules électriques, notamment.

[Traduction]

La présidente: Excusez-moi de vous interrompre, mais...

[Français]

Daniel Breton: Le mot clé est « prévisibilité ». Des gens me disent qu'ils aimeraient avoir des certitudes. Dans la vie, il y a juste deux certitudes, les impôts et la mort.

Cela dit, parlons de prévisibilité. Si on peut au moins avoir de la prévisibilité, quelles que soient les politiques publiques d'un gouvernement, pour qu'on sache ce qui va arriver à l'avance, ça ira mieux.

[Traduction]

La présidente: Votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant clore cette table ronde en accordant quatre minutes à M. Holman et quatre minutes à Mme McKelvie.

Monsieur Holman, vous avez la parole. Vous avez quatre minutes.

Kurt Holman: Merci, madame la présidente.

Dans la circonscription de London—Fanshawe, on trouve des entreprises qui font partie de la chaîne d'approvisionnement automobile. Pour les électeurs de London—Fanshawe, la création d'emplois, les possibilités d'évolution de carrière et la création de nouveaux emplois mieux rémunérés dans la circonscription constituent des priorités. L'accord conclu entre le Canada et la Chine, qui prévoit l'entrée de 49 000 véhicules électriques chinois sur le marché automobile canadien, suscite des inquiétudes quant à ses répercussions sur le marché.

Monsieur Breton, le secteur automobile canadien peut-il survivre à des droits de douane élevés tout en important un grand nombre de véhicules électriques chinois subventionnés?

• (1725)

Daniel Breton: Oui, c'est possible, mais il faut voir au-delà du marché automobile traditionnel. Quand on parle d'amont, de milieu de chaîne ou d'aval, comme je l'ai dit, notre secteur... Un rapport d'EY publié l'année dernière indiquait que le secteur des véhicules électriques devrait compter entre 360 000 et 600 000 emplois d'ici 2035. Le scénario le plus pessimiste table sur 260 000 emplois. Nous en sommes actuellement à 130 000 emplois.

Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, les métiers vont évoluer. De nouveaux emplois verront le jour tandis que d'autres disparaîtront. On ne peut pas faire renaître Blockbuster. On ne peut pas faire renaître Kodak. En réalité, à mesure que la technologie évolue, de nouveaux emplois sont créés.

Kurt Holman: Est-il juste de dire que les entreprises canadiennes ne peuvent pas soutenir indéfiniment la concurrence contre des pertes subventionnées par l'État?

Daniel Breton: Pouvez-vous répéter?

Kurt Holman: Je m'interroge sur les pertes d'emplois que ce nouvel accord est susceptible de causer.

Daniel Breton: Comme je l'ai dit, des milliers d'emplois ont été supprimés ces dernières années dans le secteur automobile, mais des dizaines de milliers d'emplois ont été créés dans le secteur des véhicules électriques.

Je trouve que le gouvernement fédéral — je parle aussi bien des conservateurs que des libéraux — a mis du temps à comprendre que l'industrie des véhicules électriques était bel et bien en marche. Les Chinois ont une longueur d'avance considérable sur nous. Je me souviens d'être allé aux États-Unis, il y a 10 ou 15 ans, pour parler des minéraux critiques. Ils ne s'intéressaient absolument pas à ce dont nous parlions jusqu'à ce que j'aborde la question de la sécurité nationale. Les minéraux critiques servent aussi à la défense, au-delà des voitures électriques ou des énergies renouvelables.

Ils l'ont compris aujourd'hui, mais à cause de ce retard, la Chine a une avance de 10 à 15 ans sur nous. Nous avons beaucoup de chemin à parcourir pour rattraper notre retard. C'est pourquoi je pense que, maintenant que nous avons accéléré les investissements et les transitions professionnelles... Nous travaillons avec les collèges et les universités pour créer ces nouveaux emplois, car honnêtement, dans notre secteur, les entreprises recherchent des travailleurs qualifiés. À l'heure actuelle, dans certains segments, nous n'en trouvons pas suffisamment.

Kurt Holman: Ces dernières années, la demande des consommateurs pour les véhicules électriques a diminué...

Daniel Breton: Maintenant, elle a augmenté à nouveau.

Kurt Holman: Elle a augmenté, en un mois seulement?

Daniel Breton: Entre 2016 et 2026, on a constaté un creux précisément en 2025, pour la raison qui a été évoquée, mais pour le reste de la période, la tendance est à la hausse. Ce n'est pas parce que 2025 a été une année chaotique que la tendance de 2025 se généralise. L'année 2025 est atypique parce que, partout dans le monde, la tendance est à la hausse, sauf quand on essaie de remettre le dentifrice dans le tube. Dorénavant, cela continuera à augmenter.

Comme je l'ai dit, je discute ces jours-ci avec des concessionnaires automobiles, et ils sont à court de voitures dans leurs parcs. Pour moi, la question n'est pas de savoir ce qui s'est passé en 2025. La question est de regarder vers l'avenir en gardant le cap.

Kurt Holman: Juste pour être sûr, vous dites donc que, chez les concessionnaires automobiles, l'offre de véhicules électriques n'est pas à la hauteur de la demande. C'est bien ce que vous voulez dire?

Daniel Breton: Oui, exactement, mais cela dépend des constructeurs automobiles. Certains sont tout à fait disposés à proposer des voitures électriques; d'autres, pas vraiment. Pour être honnête, il y en a quelques-uns qui ne s'y intéressent pas du tout.

La présidente: Merci. Le temps de parole de M. Holman est écoulé.

Nous allons terminer avec Mme McKelvie, pour quatre minutes.

Allez-y, je vous prie.

Jennifer McKelvie: Merci, madame la présidente.

À ce propos, M. McKinnon a affirmé que nous développons le marché tout en mettant en place la chaîne d'approvisionnement.

Je paraphrase un peu, mais je pense que c'est essentiellement ce que vous avez dit, monsieur McKinnon.

L'usine de batteries NextStar à Windsor en est un bon exemple. Je m'y suis rendu l'été dernier, avant son ouverture. C'était impressionnant. Une innovation et une technologie tout simplement exceptionnelles. L'entreprise a embauché plus de 1 100 employés et vise les 2 500.

Monsieur Breton, je voudrais juste confirmer un point. Je crois que vous avez dit qu'il y avait actuellement environ 130 000 emplois dans le secteur des véhicules électriques. Vous estimez que ce chiffre passera à 360 000, voire à 600 000 d'ici 2035. Connaissions-nous la répartition approximative de ces emplois entre le secteur des minéraux critiques, la chaîne d'approvisionnement, les batteries, l'assemblage et les infrastructures? Tous ces secteurs sont-ils inclus dans ce chiffre et de quelle façon les emplois se répartissent-ils approximativement?

Daniel Breton: Je n'ai pas les chiffres en tête, mais EY a produit un rapport complet l'année dernière, qui traite précisément de ce sujet, et que nous pourrions vous envoyer pour que vous l'examiniez de plus près. Ce rapport passe en revue l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement: de l'exploitation minière au raffinage, en passant par l'assemblage, la recherche-développement, les infrastructures de recharge, la production d'électricité et le recyclage. En réalité, nous assistons à la création de tout un écosystème au Canada.

Nous avons des lacunes. Nous avons un peu de rattrapage à faire, mais si nous jouons bien nos cartes, ce pourrait être une industrie formidable pour l'avenir du pays.

• (1730)

Jennifer McKelvie: Merci.

Monsieur Kabbara, jusqu'à présent, le coût a souvent été avancé comme principale raison pour laquelle les gens n'ont pas adopté les véhicules électriques. Comment la situation évolue-t-elle? Quel est aujourd'hui l'écart de coût sur l'ensemble du cycle de vie entre un véhicule traditionnel fonctionnant aux énergies fossiles et un véhicule électrique? Cet écart a-t-il été comblé? Où en sommes-nous? Les gens commencent-ils à en acheter aujourd'hui parce que cela devient rentable?

Moe Kabbara: L'autre jour, j'étais à Ottawa. J'ai pris un Uber pour retourner à la gare et le chauffeur conduisait une Tesla. Je lui ai demandé depuis combien de temps il conduisait un véhicule électrique. Il m'a répondu qu'il en conduisait un depuis huit ans et m'a dit: « Crois-moi, je suis tellement content de conduire un véhicule électrique plutôt qu'une voiture classique en ce moment, vu ce qui se passe avec l'essence. » C'est intéressant. Tous les chauffeurs Uber qui conduisent un véhicule électrique sont très contents. Pourquoi? Parce qu'ils roulent beaucoup.

C'est cette variable qui détermine si vous êtes en mesure de faire des économies... Si quelqu'un vient me voir et me dit qu'il roule 50 kilomètres, peut-être 30 kilomètres par jour, que son trajet quotidien se limite à cela, je lui conseillerai peut-être d'attendre que les prix baissent un peu. Mais pour une personne qui parcourt 100 ou 150 kilomètres par jour, les économies seront importantes. Cette personne va bénéficier d'un allègement considérable, en fonction de la région où elle habite. Au Québec, les coûts de l'électricité sont moins élevés. Il faut déboursier moins de 10 % de ce qu'il en coûterait pour faire le plein d'essence. Pour une facture d'essence qui s'élève à 200 \$, la facture d'électricité sera inférieure à 20 \$ par mois pour parcourir le même nombre de kilomètres.

On commence à voir les gens se tourner vers les véhicules électriques, surtout au vu de l'évolution actuelle des prix de l'essence.

L'électricité est beaucoup plus prévisible. Il s'agit d'une énergie dont le tarif est réglementé et qui offre une bien plus grande prévisibilité à long terme, alors que, dans le cas de l'essence, comme on l'a vu, les prix peuvent grimper de 100 % à cause d'événements qui se produisent à l'autre bout du monde.

Jennifer McKelvie: Monsieur Breton, voulez-vous ajouter quelque chose ou terminer votre histoire sur la situation d'il y a 20 ans par rapport à celle d'aujourd'hui?

Daniel Breton: Honnêtement, un rapport a été publié la semaine dernière par AutoTrader. Selon ce rapport, la différence de prix entre une voiture neuve à essence et une voiture neuve électrique à batterie serait inférieure à 2 000 \$ aujourd'hui. Si l'on tient compte des économies réalisées sur l'entretien et la consommation d'énergie, on a vite fait de compenser cet excédent de coût.

Jennifer McKelvie: C'est sans compter la remise. En plus de cela, on peut ajouter les économies réalisées grâce à la remise.

Daniel Breton: Exactement.

Jennifer McKelvie: Merci d'être venu.

La présidente: Merci.

Cela met fin à ce groupe de témoins. Je profite de l'occasion pour remercier les trois témoins. Au nom de tous les députés, je tiens à vous remercier d'avoir comparu devant le Comité et de nous avoir livré un témoignage important.

Plaît-il au Comité de lever la séance?

Des députés: D'accord.

La présidente: 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>