



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de la science et de la recherche

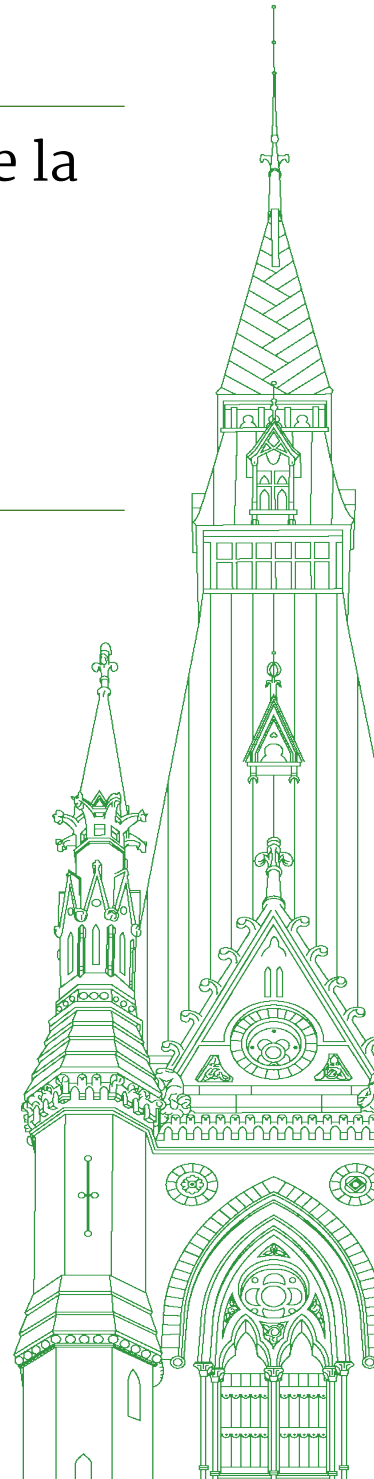
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 034

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le lundi 27 avril 2026

Présidente : Salma Zahid



Comité permanent de la science et de la recherche

Le lundi 27 avril 2026

• (1530)

[Traduction]

La présidente (Salma Zahid (Scarborough-Centre—Don Valley-Est, Lib.)): Bienvenue à la 34^e réunion du Comité permanent de la science et de la recherche. Nous nous réunissons aujourd'hui pour reprendre notre étude sur les répercussions de l'Arrangement préliminaire conjoint Canada-Chine sur le secteur canadien des véhicules électriques.

J'aimerais faire quelques commentaires à l'intention de nos témoins et de nos membres. Veuillez attendre que je vous nomme avant d'intervenir. Pour ceux qui se joignent à nous sur Zoom, au bas de votre écran, vous pouvez choisir le bon canal d'interprétation: le parquet, le français ou l'anglais. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Sur ce, j'aimerais accueillir les témoins de notre premier groupe. Aujourd'hui, nous accueillons M. Julian Karaguesian, conférencier invité, Département d'économie, Université McGill. Nous accueillons aussi, par vidéoconférence, M. Karim Zaghib, professeur, Université Concordia et président-directeur général, Volt-Age. Notre troisième témoin de ce groupe est Mme Nadia Johnson Bressan, doyenne associée, School of Trades, du Niagara College of Applied Arts and Technology.

Tous nos témoins auront cinq minutes pour faire leur déclaration liminaire, mais si j'ai bien compris, M. Zaghib ne présentera pas de déclaration liminaire.

Nous allons commencer par M. Karaguesian.

Allez-y. Vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration liminaire.

Julian Karaguesian (conférencier invité, Département d'économie, Université McGill, à titre personnel): Merci, madame la présidente.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, merci de m'avoir invité ici aujourd'hui. C'est la deuxième fois que je compare devant un comité de la Chambre des communes à ce sujet. C'est vraiment un honneur.

J'ai accumulé plus de 25 ans d'expérience au sein de la direction Finances et échanges internationaux du ministère des Finances fédéral. Actuellement, j'enseigne aussi à l'Université McGill et j'ai mon propre cabinet-conseil. Je ne représente ici aucun intérêt privé ni aucun intérêt quel qu'il soit. Je ne suis affilié à aucun parti. Je suis ici, sur votre invitation, parce que je m'intéresse à la prospérité et à la souveraineté à long terme du Canada.

Je vais faire cinq ou six observations à cet égard dans le contexte de l'accord entre le gouvernement et la République populaire de

Chine visant à importer, pour commencer, 49 000 véhicules électriques au cours des trois prochaines années.

J'aimerais d'abord dire que les allègements tarifaires convenus sur les véhicules électriques, le canola et d'autres produits alimentaires, qui allègent grandement les droits tarifaires des deux côtés, doivent être envisagés dans le contexte d'un accord commercial plus large, dont pourront bénéficier les deux pays. Je pense que, dans les faits, le Canada devrait en bénéficier davantage. La Chine représente pour nous un plus grand marché que ce que notre marché représente pour elle, dont les exportations sont beaucoup plus diversifiées que les nôtres. Voilà un premier point.

Ce qu'il faut retenir ici, c'est que les accords d'allègement tarifaire, les accords commerciaux et les partenariats stratégiques supposent des compromis et devraient permettre à chaque pays de tirer profit de son avantage comparatif. Le nôtre, qu'on le veuille ou non, concerne l'énergie, le secteur agroalimentaire et d'autres exportations connexes.

Je ne voudrais jamais laisser tomber nos travailleurs qualifiés du secteur manufacturier. C'est ma préoccupation principale. Vous ne pouvez pas être un pays riche sans avoir, oui, un secteur manufacturier, mais celui-ci doit être important. Mais, quand notre modèle économique est fondé en grande partie sur une intégration commerciale importante avec les États-Unis, nous ne pouvons pas conclure d'ententes commerciales avec d'autres pays sans faire de compromis, donc nous devons accepter les importations. Dans ce cas-ci, elles viennent de Chine. C'est une superpuissance dans le secteur manufacturier. Le tiers de la production mondiale vient de la Chine. Elle produit le tiers des produits manufacturés dans le monde, donc il faut faire des compromis. Nous ne pouvons pas seulement exporter.

Ce qui m'amène à mon deuxième point, ce que nous pouvons faire avec notre secteur de la fabrication automobile, lequel est en activité au pays depuis plus de 100 ans. Que pouvons-nous faire pour les 500 000 travailleurs, se trouvant principalement en Ontario, qui dépendent de ce secteur pour prospérer, pour subvenir aux besoins de leurs familles de la classe moyenne et qui ont besoin d'un bon revenu et de bons emplois?

Je pense que deux grandes options s'offrent à nous, et peut-être trois, avec un peu de chance et de bonnes politiques.

Nous pourrions intégrer davantage le marché de l'Amérique du Nord et créer une sorte de « forteresse nord-américaine ». Nous n'avons jamais eu de forteresse nord-américaine, mais nous avons conclu des accords de libre-échange, je pense à l'Accord de libre-échange nord-américain, l'ALENA, puis à l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, l'ACEUM, qui a été conclu à la demande de l'administration Trump. Au tournant du siècle, notre secteur de la fabrication automobile a atteint un sommet, à trois millions de véhicules, mais depuis, la production du secteur diminue de façon constante. L'année dernière, nous n'avons fabriqué que 1,2 million de véhicules, par rapport à trois millions il y a 25 ans. Dans le contexte de l'ALENA, nous avons vu plus de 60 % de notre production automobile migrer vers le Mexique ou les États-Unis.

Nous pouvons en rester là, avec le Mexique qui est devenu l'un des six plus grands fabricants automobiles au monde. Nous pouvons tenter notre chance là, ou nous pouvons aller sur le marché mondial. Nous pouvons nous inspirer de l'Australie. Je ne dis pas que nous devrions faire cela. Je pense qu'une troisième solution s'offre à nous.

Grâce à une très forte devise et à d'importantes subventions gouvernementales, l'Australie a cessé de fabriquer des voitures à grande échelle environ deux ou trois ans avant la COVID. Tous les effectifs de son secteur de fabrication automobile, et d'autres, se sont recyclés dans le secteur de la défense, lequel croît rapidement dans le contexte d'une politique de défense industrielle visant à défendre la souveraineté de l'Australie. Dans ce nouveau secteur élargi de la défense, en Australie, les salaires et les revenus sont plus élevés.

• (1535)

Je pense qu'une troisième option s'offre au Canada: admettre ou accepter volontairement et volontiers que les États-Unis seront toujours notre partenaire commercial principal, mais nous pourrions nous inspirer de l'Australie et avoir une industrie automobile mixte, où nous fabriquons des véhicules électriques pour le marché mondial, où 70 % des véhicules électriques sont...

La présidente: Votre temps est écoulé. Pourriez-vous conclure?

Julian Karaguesian: Mon temps est écoulé?

La présidente: Oui. Vous pourrez poursuivre quand nous serons rendus à la période de questions.

Sur ce, c'est maintenant au tour de Mme Johnson Bressan.

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

Nadja Johnson Bressan (doyenne associée, School of Trades, Niagara College of Applied Arts and Technology): Bonjour, madame la présidente et distingués membres du Comité. Merci de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Le Collège Niagara est un collège communautaire qui dispense un enseignement postsecondaire depuis plus de 50 ans; il offre 1 950 cours, 130 programmes à temps plein et 18 programmes à temps partiel et accueille 8 544 étudiants.

Les collèges et les universités sont les piliers fondamentaux de l'avenir et les moteurs de la croissance économique, de l'innovation industrielle et de la stabilité sociale. Valero et Van Reenen ont fait état d'un lien important entre le PIB par habitant et les établissements d'enseignement postsecondaire et on a constaté que ces éta-

blissements avaient une incidence à long terme sur les opinions de la démocratie.

Votre comité recueille de l'information sur l'arrangement préliminaire Canada-Chine sur le secteur des véhicules électriques et ses répercussions sur la société canadienne. Pour comprendre les conséquences du système scolaire, il faut d'abord faire une analyse de la fabrication des véhicules électriques au Canada.

En 2025, on a fabriqué et vendu 10 700 véhicules zéro émission au Canada. Honda a rapporté avoir fabriqué 55 987 véhicules hybrides conventionnels, dont 35 325 ont été vendus au Canada, pour un total de 46 025 véhicules de ce genre. Ce chiffre représente la production de véhicules électriques hybrides et de véhicules électriques zéro émission vendus au Canada, ce qui correspond à 93 % du quota de véhicules fabriqués en Chine qui devraient être commercialisés au Canada.

Même si, selon les prévisions initiales, l'industrie automobile sera la plus touchée par les changements, l'établissement d'un quota pour les véhicules électriques au Canada a créé un déséquilibre complexe beaucoup plus important.

Les effectifs de l'industrie à faibles émissions de carbone ont besoin d'un ensemble de compétences techniques qui aligneront la technologie sur la littérature écologique et les compétences transférables, permettant ainsi de passer des combustibles fossiles à l'énergie renouvelable, à l'efficacité énergétique et aux technologies de captage du carbone. Le climat géopolitique actuel a poussé le monde dans une réalité sans précédent que nous ne pouvons plus ignorer. Le taux de chômage au Canada est resté à 6,7 % au cours des six derniers mois, et les nouvelles industries, comme les industries à faibles émissions de carbone, ont de la difficulté à trouver des travailleurs ayant les compétences nécessaires pour performer dans les nouvelles technologies industrielles.

La pénurie de travailleurs qualifiés explique 7 % de l'écart de productivité de la main-d'œuvre, ce qui classe le Canada derrière les États-Unis. Les prévisions des industries à faibles émissions de carbone sont encourageantes; toutefois, elles sont restreintes par les besoins en formation et en compétences nécessaires pour s'adapter aux nouvelles technologies.

L'arrangement actuel sur les véhicules électriques aura une incidence sur la fabrication des véhicules électriques au Canada et en Ontario, et pas seulement au chapitre de l'emploi, mais aussi du recrutement, de la rétention et du recyclage des effectifs. Différentes régions et différents pays compétitionnent maintenant les uns avec les autres pour un bassin limité de travailleurs qualifiés. Le Canada fait face à une pénurie de main-d'œuvre dans presque tous les secteurs, et la pénurie la plus sévère touche les métiers spécialisés. Selon le Système de projection des professions au Canada, il y aura 1,2 million d'emplois disponibles dans le secteur des métiers spécialisés entre 2022 et 2031 et un travailleur Sceau Rouge sur cinq aura atteint l'âge de la retraite.

Aux facteurs déjà mentionnés qui limitent et contraignent le secteur postsecondaire, ajoutons qu'entre 12 et 22 % des emplois au Canada s'appuient sur les exportations. Pour s'adapter au nouveau marché, l'industrie automobile a misé sur le recyclage des compétences, les véhicules électriques et les industries faibles en carbone, ce qui fait en sorte que la décision d'importer des véhicules électriques est un enjeu pour le marché de l'emploi.

Compte tenu des enjeux interreliés déjà mentionnés, de plus en plus de données probantes donnent à penser que l'importation de véhicules électriques, qui ne sont pas fabriqués au Canada et qui sont dotés de dispositifs de télémétrie et de logiciels étrangers, nuit à notre société, et que, en plus, cela deviendra aussi, à long terme, un problème pour les consommateurs qui voudront entretenir leurs véhicules et les garder en bon état. Ces dernières années, on a constaté d'autres enjeux technologiques touchant les voitures électriques. Plus précisément, il y a des préoccupations en matière de sécurité quant à la façon de récupérer les véhicules électriques accidentés ou secourir les passagers quand le véhicule a pris feu et que le bloc-batterie de 680 volts et de 140 ampères est toujours sous tension.

Le Collège Niagara, en partenariat avec une institution économique, a lancé un programme pour renseigner et former les pompiers et les ambulanciers sur cette technologie. Ce programme a été rendu possible grâce à un partenariat avec l'industrie automobile, qui nous a fourni des plans de conception et des spécifications techniques fiables, expliquant comment éteindre le feu de façon sécuritaire tout en portant secours aux victimes.

● (1540)

On ne peut pas se fier uniquement aux dynamiques du marché si l'on veut bien comprendre tous les avantages socioéconomiques de l'économie à faibles émissions de carbone. Nous devons plutôt élaborer activement des stratégies industrielles déployant un ensemble d'instruments de politique ciblés et faisant intervenir tous les secteurs de notre économie pour obtenir des résultats favorables et construire l'avenir ensemble.

La présidente: Merci.

Sur ce, passons à notre première série de questions. Nous commencerons notre série de six minutes par M. Baldinelli.

Vous aurez six minutes, monsieur Baldinelli. Allez-y, s'il vous plaît.

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

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais commencer par vous, madame Johnson Bressan. Merci d'être ici.

Le Collège Niagara est classé au premier rang des collèges de recherche du Canada et il reçoit depuis 2023-2024 plus de 40 millions de dollars de financement. Je suis toujours fier de souligner l'incroyable travail des étudiants et des enseignants de notre campus de Niagara-on-the-Lake et l'important travail qui se fait à Welland, également.

Madame Bressan, le Collège Niagara offre un certain nombre de programmes aux étudiants qui cherchent à entrer dans le secteur de la fabrication automobile au Canada. En 2018, le collège a ouvert un nouveau laboratoire de technologie automobile écologique qui a coûté 1,4 million de dollars. En 2024, le collège a reçu environ 365 000 \$ de financement du fédéral pour son programme sur la force motrice. Puis, en 2025, vous avez lancé un programme innovateur avec la Fondation RBC, qui a aidé à financer un programme de formation sur les véhicules électriques pour les premiers répondants, dispensé au Collège Niagara, qui s'appuyait sur des promesses d'engagement de quelque 450 000 \$. Le travail que vous avez accompli en si peu de temps est incroyable.

Vous avez parlé des 49 000 véhicules électriques chinois qui allaient entrer dans notre pays. Vous avez parlé des effets néfastes de cette décision. Est-ce que les véhicules électriques chinois constituent un risque ou une menace pour la viabilité des programmes de fabrication automobile comme celui du Collège Niagara?

● (1545)

Nadja Johnson Bressan: L'enjeu ici, c'est que nous n'avons pas accès aux plans de conception de ces véhicules. Même si nous avons actuellement accès aux plans de la conception des véhicules, au Canada, nous trouvons tout de même difficile de déployer des équipes de sauvetage de façon sécuritaire quand nous secourons des gens qui ont eu un accident à bord d'un de ces véhicules électriques.

Dans ce partenariat, si nous n'avons pas accès aux plans de conception et aux spécifications de ces véhicules, nous ne savons pas comment mettre la batterie hors tension. Cela peut tuer quelqu'un, comme un ambulancier qui entre dans une voiture en tant que premier répondant et qui ne sait pas si la batterie s'est débranchée au moment de l'accident. Nous n'avons pas accès à ces plans.

Tony Baldinelli: C'est intéressant.

Les trois grands constructeurs automobiles dépensent annuellement environ 980 millions de dollars pour la recherche, ici, en Amérique du Nord, et une partie de ce financement profite à des établissements, comme le Collège Niagara et aux programmes que vous proposez aux étudiants inscrits.

Les entreprises et les véhicules électriques chinois ne vont pas mener ces recherches. Quelles en sont les répercussions sur le Collège Niagara, par exemple? Quelles répercussions cette perte de fonds de recherche aurait-elle sur l'inscription des futurs étudiants?

Nadja Johnson Bressan: Les fonds de recherche ne sont qu'une partie des répercussions. Quand on pense au nombre de métiers exercés dans une usine de fabrication automobile — on parle de la totalité de ces métiers —, des soudeurs aux techniciens en force motrice et aux électriciens. Ce sont tous les métiers spécialisés.

La répercussion sur la recherche est énorme, car, au Collège Niagara, nous faisons actuellement des recherches sur ce secteur afin de cerner les facteurs clés de la production des batteries et des automobiles. Ce n'est que parce que nous communiquons constamment avec le secteur automobile, dans le cadre de ces recherches, que nous pouvons faire cela.

Maintenant, dans un partenariat, cela peut se faire si le partenariat fournit un accès aux spécifications et à la conception de cette automobile. Je ne suis pas certaine que nous ayons cela.

Tony Baldinelli: Ce qui est formidable avec le système des collèges, c'est qu'il établit des relations au sein des collectivités et des entreprises qui utilisent les services et la formation des étudiants inscrits.

General Motors a bâti une usine de fabrication de systèmes de propulsion de moteur, à St. Catharines, et a conclu un partenariat avec le Collège Niagara. Pensez-vous que ce partenariat est susceptible d'être menacé par la volonté du gouvernement d'obtenir des véhicules électriques chinois?

Nadja Johnson Bressan: Si la production a lieu dans son usine et que les emplois actuels sont menacés, cela signifie que le partenariat de GM avec le collège — pas juste avec le Collège Niagara, mais n'importe quel collège — sera menacé.

Tony Baldinelli: J'ai une petite question concernant quelque chose que vous avez mentionné dans vos observations.

La semaine dernière, presque tous les membres ont rencontré les pompiers du coin. L'Association internationale des pompiers était en ville avec Jim Lee. Le syndicat de Niagara Falls était en ville. Les représentants ont principalement parlé des incendies déclenchés par les batteries au lithium-ion, qu'ils ont décrits comme étant des incendies non ordinaires. Lorsqu'une pile passe à l'état d'emballage thermique, elle génère une chaleur intense pouvant dépasser les 700 °C.

Vous avez parlé du programme innovateur établi et conclu l'année dernière avec la Fondation RBC, lequel vous permet de fournir une formation aux pompiers, aux ambulanciers paramédicaux et au personnel des services d'urgence. Si vous avez du temps, pourriez-vous décrire un peu plus ce programme?

• (1550)

Nadja Johnson Bressan: Lorsqu'une batterie — un bloc de batterie, en fait — prend feu, elle peut atteindre 3 000 °C. Si, pour une quelconque raison, l'un des câbles qui alimentent ces batteries est pincé ou endommagé, le châssis de la voiture peut être chargé de 140 ampères, et je vais juste vous rappeler que 10 ampères suffisent pour vous tuer. Selon le véhicule, cela peut atteindre 140 ampères, et c'est cela le problème. On parle de véhicules électriques, mais ce n'est pas très précis. De quel type de véhicules électriques s'agit-il? Est-ce qu'il s'agit des véhicules électriques hybrides, de véhicules zéro émission, ou bien de véhicules hybrides? De quel type de technologie parle-t-on?

Cela dépend de la technologie; il n'y n'aura peut-être pas de répercussions sur nos emplois, mais selon la technologie, cela pourrait avoir une répercussion différente sur notre économie. Nous avons fourni cette formation afin de...

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre, mais nous avons largement dépassé le temps imparti. Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Rana, qui aura six minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

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

Merci à tous les témoins de nous accorder de votre temps.

Monsieur Karaguesian, vous avez expliqué que cet arrangement allait plus être un gain qu'une perte pour le Canada, mais certaines personnes hésitent à le croire, et ne sont pas du même avis. Qu'en pensez-vous? Qu'est-ce qu'elles ne comprennent pas?

Julian Karaguesian: Si j'ai bien compris, vous cherchez à savoir si le Canada serait un bénéficiaire net ou s'il tirerait davantage parti de cette relation que la Chine? Vous voulez savoir si nous allons, ou non, tirer considérablement parti de cet arrangement?

Aslam Rana: Oui.

Julian Karaguesian: Eh bien, nous pourrions faire des hypothèses économiques dans une tour d'ivoire, mais nous n'allons pas faire cela, et je ne pense pas que nous devrions faire cela. Cependant, il y a quelques modèles utiles en économie. Par exemple, il y a le modèle gravitaire: quel volume d'échanges commerciaux y aurait-il entre deux pays, si la géographie constituait l'unique obstacle, et que les obstacles géopolitiques et tarifaires n'existaient pas?

Selon mes propres et simples calculs — et ceux de mes collègues, et de tout le monde en général —, nous passerions d'un commerce bilatéral de 130 millions de dollars avec la Chine à un commerce bilatéral d'environ 370 milliards de dollars. Ce sont mes propres estimations, selon les calculs que j'ai faits en me basant sur le modèle gravitaire, en termes techniques.

Étant donné que nous sommes des économies complémentaires — nous sommes une superpuissance des ressources naturelles, tandis que la Chine est une superpuissance manufacturière —, selon mes propres calculs, s'il n'y avait pas d'obstacles géopolitiques, le commerce entre les deux pays serait multiplié par trois en 10 ou 20 ans.

Aslam Rana: Comment évaluez-vous les avantages des véhicules électriques pour les consommateurs canadiens face à la pression qu'ils exercent sur les fabricants nationaux? Y a-t-il moyen d'avoir les deux ou faut-il vraiment faire un compromis?

Julian Karaguesian: Je pense qu'il y a quelques avantages. Par exemple, des prix abordables, un air propre et une atténuation des changements climatiques. Ensuite, si nous voulons approfondir notre relation avec la Chine et les autres pays du Sud, il faut qu'il y ait une contrepartie. Nous devons renoncer à quelque chose, mais je ne suis pas du tout en train de suggérer que nous renoncions à notre secteur manufacturier ou à nos travailleurs qualifiés, absolument pas.

Ensuite, que ce soit intentionnel ou pas, les mesures de l'administration Trump actuelle et de l'administration Biden précédente étaient et sont une attaque contre notre modèle économique, et nous devons commercer davantage avec le reste du monde et les pays de l'hémisphère Sud, où vivent les trois quarts de la population mondiale et où se trouvent 60 % du PIB mondial à parité du pouvoir d'achat. Il est dans notre intérêt à long terme de réparer les pots cassés et de commercer avec la planète entière. Nous pouvons être un pays prospère, même si certains de nos fabricants ne représentent qu'une partie des chaînes d'approvisionnement globales.

Il y a ensuite le transfert de technologies. Je parle du transfert technologique de la République populaire de Chine vers le Canada, car la Chine est un chef de file dans 66 technologies sur 76, selon l'Australian Strategic Policy Institute, le magazine *The Economist*, l'Economist Intelligence Unit et une foule d'autres instituts d'expertise technologique.

• (1555)

Aslam Rana: Pensez-vous que cet arrangement compliquera les relations entre les États-Unis et le Canada?

Julian Karaguesian: Je pense que oui. Je pense que c'est déjà le cas, mais nous sommes confrontés à une sorte de déclin forcé involontaire... ou voulu par Washington. Ils rendent le commerce avec les États-Unis plus coûteux pour nous. Nous avons été un allié incroyablement fidèle. Nous ne leur avons causé aucun tort. Ils rendent le commerce avec les États-Unis coûteux en faisant pleuvoir une foule de droits de douane. Ils nous disent qu'ils vont rapatrier le reste du secteur automobile avec les trois de Detroit. Ils nous disent également que, si nous essayons de diversifier nos exportations, ils nous puniront.

Notre seule option, c'est de diversifier nos exportations, ce qui nous rendra plus résilients, plus souverains, et à long terme, plus prospères.

Aslam Rana: Merci beaucoup.

Monsieur Zaghbi, quelles sont les plus grandes lacunes au chapitre de la recherche que le Canada doit combler afin de demeurer pertinent dans le secteur des batteries, pendant la prochaine décennie?

[Français]

Karim Zaghbi (professeur, Université Concordia et président-directeur général, Volt-Age, à titre personnel): Je vous remercie de votre question.

Il faut dire qu'aujourd'hui, la Chine a fabriqué plus de 410 gigawatts en batteries de phosphate, de fer et de lithium, ou LFP. La batterie LFP est la plus sécuritaire au monde. Elle n'est pas sujette à l'emballement thermique, elle ne prend pas en feu et n'explose pas.

Cette technologie a été développée au Canada, en particulier au Québec, par Hydro-Québec, l'Université de Montréal et l'Université du Texas. Nous connaissons donc très bien cette technologie. Je pense que c'est une bonne chose que les voitures chinoises qui sont dotées de cette technologie arrivent au Canada.

Le Québec, en particulier Hydro-Québec, a une vaste expérience des batteries au Canada. Aujourd'hui, on n'a pas le choix, puisque le lithium est le métal le plus léger et est composé de l'ion le plus petit. Ainsi, la densité d'énergie de la batterie aux ions de lithium demeurera la même pendant plus de 100 ans, comme la batterie au plomb.

Toutefois, la recherche peut se poursuivre pour tout ce qui touche, par exemple, la batterie au sodium-ion ou la batterie tout solide qui a une grande densité d'énergie.

Au Canada, nous devrions peut-être, seul ou avec l'apport de la Chine, lancer l'industrialisation de ces batteries. Au Canada, puisque l'écosystème de notre pays est l'énergie propre, le capital humain, etc., ce qui nous manque surtout est la mise à échelle et l'extrapolation vers l'industrialisation, qui jouera un rôle très important. Il y a 30 ou 40 ans, E-One Moli Energy, de Vancouver, et Hydro-Québec ont fait des avancées exceptionnelles. Aujourd'hui, on n'a pas d'autres choix que de réfléchir sur la façon dont on peut travailler avec la Chine, en implantant des instituts de recherche...

[Traduction]

La présidente: Je m'excuse de vous interrompre. Pourriez-vous rapidement conclure? Le temps est écoulé pour M. Rana.

[Français]

Karim Zaghbi: L'attention est plutôt portée sur la batterie ions de lithium, son industrialisation et la création d'emplois au Canada.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Blanchette-Joncas, qui aura six minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas (Rimouski—La Matapédia, BQ): Ma première question s'adresse à vous, monsieur Zaghbi.

Selon vous, le principal défi actuel du Canada est-il sa capacité à industrialiser ou à commercialiser ces innovations?

Karim Zaghbi: Je vais d'abord vous expliquer l'économie circulaire, de la mine jusqu'au recyclage. Je vais vous parler des miné-

raux critiques, de la transformation du lithium ou du cobalt, par exemple, de la fabrication de la cellule et du module, du bloc. Je vais aussi vous parler de la deuxième vie du produit, soit le recyclage.

Aujourd'hui, nous connaissons l'écosystème, en particulier celui de la mise en transformation. En revanche, ce qu'il manque, c'est la fabrication de la cellule, qui demande déjà un financement intensif de même que du savoir-faire. Il y a 30 ou 40 ans, on pensait que le Canada représentait les cerveaux et l'Asie, les bras. Je pense que c'était une grave erreur. Aujourd'hui, au Canada, il faut faire cette transition que j'appelle « industrielle » vers la fabrication de la cellule en particulier. Au moyen de travaux collaboratifs, il faut nous concentrer sur une chimie ou deux chimies, soit le LFP, afin que les voitures ne coûtent pas cher, et le NMC, le nickel, manganèse et cobalt.

Il faut dire que le graphite, le silicium, le cuivre, le lithium, le nickel, le cobalt, le manganèse, l'aluminium, le fer et le phosphate sont des minéraux critiques que l'on retrouve au Canada. La transformation n'est pas un problème. Concentrons-nous sur la façon dont nous allons, dès maintenant, fabriquer la cellule au Canada.

• (1600)

Maxime Blanchette-Joncas: Merci.

Monsieur Zaghbi, comment fait-on pour s'assurer que les fruits de la recherche québécoise, voire canadienne, en électrification demeurent ici au lieu d'être captés, voire exploités ailleurs?

Karim Zaghbi: Je commencerais à réfléchir soit aux universités, soit aux acteurs industriels. En effet, chaque fois qu'il y a une invention, un brevet, il faut faire une clause pour que la technologie se fasse ici d'abord, au Québec, en Ontario ou ailleurs au Canada, avant d'être distribuée dans d'autres pays. Il y a des clauses, mais il y a aussi le travail avec les gouvernements provinciaux et fédéral pour assurer qu'en vertu de cette clause, les premières usines sont construites ici, au Canada.

Maxime Blanchette-Joncas: Merci.

Selon vous, le Canada peut-il être compétitif sans maîtriser l'ensemble de la chaîne de valeur, notamment les batteries, l'extraction, et jusqu'au recyclage?

Karim Zaghbi: Le Canada a un écosystème exceptionnel et, à part l'Australie ou un peu l'Afrique, c'est rare. Nous avons donc tous les minéraux critiques. Je viens de les citer. Il y a l'énergie verte, en particulier au Québec, le capital humain et des ports en mer profonde. Le Canada fait pratiquement tous les échanges commerciaux avec les pays du G7.

Il reste que, aujourd'hui, nous n'avons pas la machinerie et la mise à l'échelle. Il faut chercher cette expertise pour industrialiser rapidement ce domaine et faire des usines.

Oui, nous sommes concurrentiels, parce que notre énergie n'est pas chère. Les minéraux critiques sont là. Je vous donne un exemple simple, celui de Panasonic, qui fabrique des batteries pour Tesla. Le lithium vient du Chili et est transformé en Europe. Ensuite, il part en Chine. Le nickel vient de l'Indonésie et est transformé au Japon. Le cobalt vient du Congo et traverse la Chine pour être transformé au Japon. Le graphite synthétique est une technologie aujourd'hui dominée par les Chinois. Tous ces matériaux composant les électrodes, les anodes et les cathodes viennent de l'Asie. Ensuite, la chaîne d'approvisionnement part vers les États-Unis. Imaginez la logistique. Imaginez le temps passé dans les bateaux, les GES émis, etc.

Si nous arrivons à développer une chaîne d'approvisionnement stable et verte au Canada, je pense que ce sera la meilleure stratégie.

Maxime Blanchette-Joncas: Merci.

Monsieur Zaghbi, revenons aux avantages concurrentiels, notamment l'hydro-électricité que vous avez mentionnée un peu plus tôt, et sur les minéraux critiques. Nous avons également une expertise en matière de batterie.

Selon vous, le Québec, qui détient tout cela, a-t-il un avantage stratégique que le Canada n'exploite pas pleinement, actuellement?

Karim Zaghbi: Il faut l'exploiter. Quand j'étais chez Hydro-Québec, où j'ai ramené Sony, à l'époque, il n'y avait malheureusement pas ce qu'on appelle aujourd'hui une mouvance politique vers la fabrication de la cellule, etc. Il faut donc vraiment penser à l'option des coentreprises, à la collaboration avec des compagnies bien établies, qui pourraient être chinoises, pour développer les premières chaînes de montage et fabriquer les cellules au Québec.

Maxime Blanchette-Joncas: Selon vous, le recyclage des batteries est-il un levier stratégique pour assurer une souveraineté sur les minéraux critiques?

Karim Zaghbi: Comme je le dis toujours, il faut réfléchir à l'équilibre entre la mine urbaine et la mine naturelle. La mine naturelle, c'est les minéraux critiques. Il faut vraiment que vous, les politiciens, pensiez par exemple à faire une loi stipulant qu'à partir de 2040 ou 2050, 50 % d'une batterie fabriquée au Canada doit contenir au minimum 50 % de matériaux recyclés. La demande est féroce.

Il y a deux choses à considérer, parce que la société s'en va vers l'électrification, l'intelligence artificielle et le stockage d'énergie. Je ne parle pas des terrains. Je parle seulement des minéraux critiques. La demande est féroce et, sans le recyclage, nous ne pourrions pas y arriver. Il doit vraiment y avoir un équilibre entre la mine naturelle et le recyclage, qui devient alors très important.

Bien sûr, il faut aussi réfléchir à la logistique. Comment pouvons-nous recycler ça? Comment pouvons-nous avoir des guichets uniques? Comment pouvons-nous récupérer, au moyen de lois, les batteries des voitures électriques, des camions et autres?

Maxime Blanchette-Joncas: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Cela conclut donc notre première série de questions et nous allons maintenant entamer la deuxième.

Nous allons commencer par M. Holman, qui aura cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

• (1605)

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

Merci à tous les témoins de comparaître ici, aujourd'hui, devant le Comité de la science et de la recherche.

Monsieur Zaghbi, le Canada a un fort potentiel dans les secteurs des batteries et de l'électrification. À quel point est-il essentiel que le Canada construise une capacité de bout en bout, des minerais critiques à la production de batteries et à l'intégration des véhicules, au lieu de dépendre des importations?

Karim Zaghbi: Comme je l'ai mentionné, il y a quelques mesures que nous pouvons adopter. Comme je l'ai expliqué, si la transformation vous intéresse, vous n'aurez pas besoin de gros investissements. Nous avons la technologie, les universités et les instituts. C'est formidable que nous puissions créer la chaîne d'approvisionnement pour les première et deuxième transformations. Il ne faut pas vendre nos matières premières à l'étranger, ce serait une grave erreur. Ce sont les première et deuxième mesures. Je pense que le Canada sera en mesure de les franchir.

Quand on fabrique des batteries au lithium-ion, les batteries sont divisées en trois parties. Il y a l'anode, qui est négative; la cathode, qui est positive; et l'électrolyte. Dans l'anode et la cathode, le lithium est dans un état appelé ion. C'est cela, l'ion-lithium. Nous n'avons pas encore la technologie et les machines pour produire ces piles. Nous devons collaborer avec des entreprises asiatiques afin de ramener ici ce processus et l'utiliser à grande échelle.

Une fois que nous aurons les piles, nous aurons le module, c'est-à-dire une collection de 200 ou de 300 piles dans le bloc. Les blocs-piles sont simples pour nous. Nous pouvons les fabriquer au Canada. La partie où il nous faut de la collaboration et du financement considérables et intensifs, c'est la fabrication des piles.

Kurt Holman: Où, dans la chaîne de valeur des véhicules électriques, seront les emplois à forte valeur ajoutée et les avantages économiques créés? Que se passe-t-il si le Canada perd ces étapes au profit d'autres pays?

Karim Zaghbi: Je ne pense pas que ce soit possible.

La demande... Nous avons vu récemment ce qui s'est passé avec la guerre en Iran et notre dépendance au pétrole. Cela fait 40 ans que je travaille sur les véhicules électriques et les batteries. J'ai de l'asthme. Parfois, nous oublions que huit millions de personnes meurent; ce sont les chiffres publiés par Harvard. Je ne pense pas que nous perdons cette expertise.

Nous devons être intelligents. Qui est le meilleur partenaire que le Canada puisse avoir, qui puisse investir avec nous sur la recherche et le développement, l'innovation, l'expansion et la commercialisation? Nous devons être dans une relation où tout le monde est gagnant. Comme je l'ai dit, nous devons faire cette transition le plus vite possible.

Kurt Holman: Si le Canada importe plus de véhicules électriques finis, au lieu de les construire ici, que risquons-nous de perdre en ce qui concerne l'innovation, la propriété intellectuelle et la compétitivité à long terme?

Karim Zaghib: En ce qui me concerne, il faut voir cela une étape après l'autre. À l'heure actuelle, comme vous le savez, les étudiants et la classe moyenne ont besoin de véhicules électriques qui soient abordables pour tout le monde. L'erreur, c'est de n'acheter que des véhicules provenant de l'étranger. Il faut que ces partenaires, s'ils envoient des véhicules électriques ici, investissent dans les instituts de recherche. Comme je l'ai mentionné, ils doivent investir dans la fabrication, les ventes et les véhicules électriques.

Vous souvenez-vous d'il y a 50 ou 60 ans? Pour les voitures japonaises, comme Honda, Toyota, Mazda, et ainsi de suite, personne ne voulait faire affaire avec les Japonais. Aujourd'hui, on voit Toyota et Honda fabriquer ces voitures, des véhicules électriques et des véhicules électriques hybrides, ici, au pays. Nous devons réfléchir à une situation où tout le monde est gagnant; il ne s'agit pas simplement d'acheter une voiture.

Nous devons fabriquer ensemble, ici, mais étape par étape. Je pense que la première étape est de montrer que nous allons accélérer l'adoption des véhicules électriques. La deuxième étape, le plus tôt possible, c'est de fabriquer ces modèles ou les prochains modèles de véhicules électriques ici, de créer des emplois et d'avoir l'innovation et la technologie brevetée dans les usines existantes que nous avons construites ici, au Canada.

Kurt Holman: Serait-il très difficile de reconstruire cette capacité, une fois qu'elle est perdue, ici, au Canada, selon vous?

La présidente: Répondez rapidement en 10 secondes.

Karim Zaghib: D'après mon expérience, je pense qu'il faut créer des coentreprises et commencer à franchir les premières étapes ensemble afin d'apprendre et d'essayer de créer... Comme vous le savez, si nous souhaitons construire des méga-usines, nous devons vraiment réfléchir aux opérateurs, à la technologie, aux écoles pour la conception des batteries, au fait que nous devons également apprendre de ces partenaires et mettre en application toutes ces connaissances, nous-mêmes, pour la prochaine génération ou la prochaine ligne pilote, et ainsi de suite. Nous devons apprendre et mettre en application ces connaissances dans le pays.

• (1610)

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

Nous allons à présent passer à M. Deschênes-Thériault, qui aura cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur Karaguesian, je vous remercie de votre allocution.

En janvier, vous avez publié un article dans le périodique *Maclean's*, dans lequel vous déconstruisez certains mythes ou certaines fausses affirmations concernant l'arrangement avec la Chine. Nous sommes au Comité permanent de la science et de la recherche. C'est important d'être rigoureux et d'éviter les propos sensationnalistes. J'aimerais donc vous offrir l'occasion de corriger certaines fausses informations qui circulent dans l'espace public quant à l'arrangement avec la Chine. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

[Traduction]

Julian Karaguesian: J'aurais moi aussi une question. Voulez-vous dire les informations relatives à l'importation de véhicules chinois et à la sécurité nationale?

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Oui. Dans l'article publié dans le *Maclean's* et dans lequel vous parliez de la diversification économique et des enjeux de sécurité, vous répondiez à différents mythes qui avaient circulé.

[Traduction]

Julian Karaguesian: D'accord. Merci. Je vais répondre rapidement. Je vais respecter le temps imparti. Je crois qu'il me reste 30 secondes.

L'idée selon laquelle les véhicules électriques chinois présentent un risque pour la sécurité nationale, car ils sont, en fait, des machines-espionnes sur quatre roues, est absurde. Nous pouvons demander à nos amis australiens ce qu'ils en pensent. Je crois que les véhicules électriques fabriqués en Chine constituent 41 % du marché des véhicules électriques, et que 80 % de ce marché total est constitué d'autres marques, y compris les marques chinoises fabriquées en Chine.

Je ne crois pas que le fait d'importer 49 000 véhicules anéantira le secteur canadien des véhicules électriques, même si ce nombre grimpe à 70 000 d'ici 2031. Je crois que ma collègue, assise à côté de moi, du Niagara College, a dit que nous produisons seulement 15 000 véhicules électriques par an au Canada. Les importations représentent moins de 3 % de l'ensemble des ventes des véhicules au Canada, y compris les véhicules à carburant fossile.

À mon avis, nous devons aussi préciser une chose concernant l'importation de véhicules de la Chine. Il doit y avoir une contrepartie en matière d'allègements tarifaires, d'accords commerciaux et de partenariats stratégiques. L'économie de notre pays est diversifiée. L'Ouest produit des aliments et de l'énergie. La côte Est a le secteur des pêches. L'Ontario a le secteur de la fabrication. La Colombie-Britannique a plusieurs secteurs, mais surtout sur les secteurs des ressources naturelles, de l'énergie et du tourisme. Ils nous donnent notre avantage concurrentiel. Nous ne pouvons pas sacrifier tout le pays, ni le reste du pays, en raison de l'importation de 49 000 véhicules, surtout au moment où le nouveau gouvernement, avec le premier ministre Carney à sa tête, lance des projets d'édification de la nation, une stratégie industrielle de défense et une stratégie industrielle automobile, qui protégeront les travailleurs qualifiés du secteur de la fabrication, ce qui serait ma priorité.

Je ne crois tout simplement pas que l'importation de 49 000 véhicules menace notre prospérité économique et notre sécurité nationale. Je crois que nous pouvons même accepter un plus grand nombre de véhicules importés, parce que nous allons devoir coopérer avec la Chine. Le pays représente environ un cinquième de la population mondiale et est la plus grande économie mondiale en parité du pouvoir d'achat. Nous allons aussi devoir nous entendre avec l'Inde et d'autres pays. Le monde est grand.

Nous continuerons toujours à faire du commerce principalement avec les États-Unis, à un taux de 50 ou 60 %, voire plus. Cette part a sans doute baissé par rapport aux 80 % d'avant, mais les États-Unis représentent 4,5 % de la population mondiale. Pour assurer notre prospérité à long terme, nous devons, en tant que nation commerçante, accroître nos échanges commerciaux avec le reste du monde.

Merci. J'espère que cela répond à votre question.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Merci.

Dans l'article du *Macleans's* que j'ai mentionné, vous donniez l'exemple des iPhone qui sont assemblés majoritairement en Chine, qu'on importe quand même au Canada et qu'on peut utiliser de façon sécuritaire.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur cette comparaison que vous faisiez avec les iPhone?

[Traduction]

Julian Karaguesian: Tout à fait. Merci.

J'ai dit cela pour deux ou trois raisons. En ce qui concerne les iPhones, si un pays souhaite espionner le Canada, pourquoi le ferait-il à partir de véhicules automobiles? Dans ce cas particulier, l'idée que la Chine va nous espionner avec des véhicules... Je suis désolé. Je trouve cela risible. Si je ne me trompe pas, la Chine assemble 85 % des iPhones dans le monde. Je crois que la plupart des gens ici présents ont un appareil intelligent, et c'est probablement un iPhone, donc, si la Chine devait installer des logiciels d'espionnage pour surveiller l'Occident, ne le ferait-elle pas par l'entremise des iPhones? N'utiliserait-elle pas sa station spatiale?

Je crois que nous devons déconstruire certains mythes. Nous devons protéger notre souveraineté et notre sécurité nationale, qui sont des choses que je prends très au sérieux, ainsi que les droits de la personne. Mes ancêtres, du côté de mon père, ont perdu tous leurs droits. Ce sont des enjeux que je prends très au sérieux, mais je crois que nous devons prendre nos distances par rapport à l'hystérie qui s'est créée à l'étranger autour de la sécurité nationale, et qui voudrait nous empêcher de faire affaire avec la Chine, et que nous devrions plutôt nous éloigner du pays où cette hystérie liée à la sécurité nationale est née, pour qu'il ne puisse plus exercer d'influence sur nous.

Je ne parle pas de...

• (1615)

La présidente: Désolée de vous interrompre. Le temps de M. Deschênes-Thériault est écoulé. Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Blanchette-Joncas; vous avez deux minutes et demie.

[Français]

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

Ma question s'adresse aux professeurs présents dans cette salle.

Je veux m'assurer de bien comprendre ce que vous dites. Vous dites que, de votre point de vue, l'importation de 49 000 véhicules électriques chinois basés sur la technologie ne pose pas nécessairement de menaces à la sécurité.

J'essaie de comprendre ce que le gouvernement nous a dit. Le 17 avril 2025, le premier ministre Mark Carney a mentionné que la plus grande menace à notre sécurité était la Chine. C'est le gouvernement lui-même qui disait, le 26 août 2024 précisément, qu'il voulait mettre en place des tarifs de 100 % sur les véhicules électriques chinois. Quel en était le motif? C'était parce que les véhicules connectés contenant des technologies provenant de la Chine comportaient des risques importants pour la vie privée des Canadiens, leurs données et les intérêts de sécurité nationale du Canada.

Il faut expliquer cela. Le gouvernement a dit quelque chose et, aujourd'hui, il tente de dire le contraire ou de minimiser l'impact de ce qu'il a mentionné. J'aimerais entendre votre opinion là-dessus.

[Traduction]

Julian Karaguesian: Merci de la question.

Les politiciens, quels qu'ils soient, disent tous toutes sortes de choses. Je ne peux pas expliquer ce que certaines personnalités politiques disent à certains moments, que ce soit pendant, avant ou après les élections. Mes commentaires sont fondés sur ma propre expérience et ma propre vision du monde.

Nous vivons dans un monde qui peut être très dangereux. Nous vivons dans un monde où la compétition peut être féroce. À mon avis, nous devons garder à l'esprit que, pour un pays aussi riche que le nôtre, qui est le deuxième pays le plus riche en énergie, en ressources naturelles, en terres et en eau, après la Fédération de Russie — qui est la première à ce titre — nous ne pouvons pas, en tant que nation, nous asseoir sur nos lauriers, qu'il s'agisse de la sécurité nationale ou de notre prospérité à long terme.

Mes commentaires à ce sujet sont tirés de ma propre expérience et de ma propre vision du monde. Je doute très fortement que 49 000 véhicules suffiront pour faire disparaître notre secteur automobile et nos travailleurs qualifiés, qui devraient être, selon moi, notre priorité. Je ne crois pas que cela représente un risque à la sécurité nationale puisque la totalité ou la plupart de nos appareils intelligents sont fabriqués en Asie de l'Est et que nos iPhones sont assemblés en Chine. Si vous voulez espionner quelqu'un, n'utiliserez-vous pas un appareil de communications? N'utiliserez-vous pas votre station spatiale flambant neuve?

En ce qui concerne l'économie et l'anéantissement de notre secteur automobile, celui-ci a connu une baisse de 60 % en raison de l'ALENA. Je dis cela en tant qu'économiste pro-marché...

La présidente: Désolée de vous interrompre. Votre temps est écoulé.

Cela étant dit, c'est maintenant au tour de Mme DeRidder; vous avez cinq minutes.

S'il vous plaît, allez-y.

Kelly DeRidder: Monsieur Karaguesian, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

J'ai deux ou trois questions à vous poser; j'aimerais que vous y répondiez par oui ou non, s'il vous plaît.

Avez-vous une formation en sécurité nationale?

Julian Karaguesian: Non.

Kelly DeRidder: Avez-vous discuté avec le commissaire à la protection de la vie privée?

Julian Karaguesian: Non.

Kelly DeRidder: Vous pensez personnellement que l'importation de véhicules électriques chinois au Canada ne constitue pas une menace à la sécurité nationale.

Julian Karaguesian: Voulez-vous que je réponde par oui ou non?

Kelly DeRidder: Oui.

Julian Karaguesian: Non, je ne crois pas. Non.

Kelly DeRidder: Je vous demande si cela reflète votre opinion personnelle.

Julian Karaguesian: Oui.

Kelly DeRidder: Merci de votre réponse.

Vous croyez également que nous devrions aller au-delà d'une politique centrée sur les États-Unis. Concrètement, à quoi cela ressemblera-t-il, puisque notre secteur automobile est intégré au marché des États-Unis?

Julian Karaguesian: À quoi cela ressemblera, si nous voulons dialoguer avec... Nous devons reconnaître le contexte actuel. Nous faisons face à une série de crises convergentes sur le plan économique et à une attaque — qu'elle soit intentionnelle ou non, cela a peu d'importance — contre notre modèle économique. Notre modèle économique repose sur le commerce international, principalement avec les États-Unis. Le modèle économique de notre État providence, dont nous bénéficions tous en tant que Canadiens, même s'il subit des pressions, a été créé alors qu'il y avait sept travailleurs par retraité. Ce n'est plus le cas. Présentement, il y a 2,5 travailleurs par retraité. Notre modèle est menacé et nous devons le corriger.

Notre plus grand partenaire commercial, les États-Unis, rend les échanges commerciaux avec celui-ci plus difficiles et plus coûteux. Si nous voulons maintenir notre prospérité en tant que nation commerçante, avec une population de seulement 41 millions de personnes, nous devons travailler avec le reste du monde. Qu'est-ce que cela suppose pour notre secteur automobile? Nous pouvons regarder ce que fait l'Australie. Nous n'avons pas besoin de suivre le modèle de l'Australie; ce pays a abandonné l'assemblage de véhicules, a intégré ses chaînes d'approvisionnement et a transféré la plus grande partie de son secteur manufacturier dans le secteur de la défense. Nous pouvons avoir un secteur automobile.

La République populaire de Chine représente 70 % de la production mondiale. Nous pouvons nous intégrer dans ses chaînes d'approvisionnement et fabriquer tout de même des véhicules, ici. Les fabricants de véhicules chinois mènent des activités dans 17 à 20 pays. Si je ne me trompe pas, BYD fabrique des voitures dans 17 pays à l'extérieur de la Chine.

Cela dépend vraiment de ce que nous négocions avec la Chine. Nous pouvons négocier une entente selon laquelle nous pouvons importer des véhicules et utiliser nos chaînes d'approvisionnement, nos minéraux critiques et notre électricité à moindre coût, comme l'expliquait le député du Québec. Nous avons beaucoup d'atouts, et nous pouvons donc commercer et investir, pas seulement avec la Chine, mais avec la planète entière. Nous devons...

• (1620)

Kelly DeRidder: Croyez-vous que nous devrions mettre à profit les atouts dont nous disposons, au Canada, pour conserver notre principal partenaire commercial dans le cadre des négociations de l'ACEUM?

Julian Karaguesian: Absolument. Nous envoyons 75 % de nos exportations aux États-Unis, mais les dirigeants du pays rendent le

commerce avec eux extrêmement coûteux. Notre activité industrielle a diminué de 60 % en raison de l'ALENA. Pourquoi donc? C'est parce que les trois plus importants fabricants pourraient déménager au Mexique.

Kelly DeRidder: Si 75 % de notre marché est destiné à notre partenaire commercial principal, mais que nous essayons de diversifier nos marchés, ce qui ajoute des contraintes supplémentaires qui nuisent au maintien de cette relation commerciale et créent des obstacles, cela n'aurait-il pas un effet économique inverse, surtout dans notre secteur automobile?

Julian Karaguesian: Notre secteur automobile est en phase terminale de déclin depuis le début du siècle. Nous devons penser au reste du pays: les pêcheries en Atlantique, les fermiers dans l'Ouest, notre secteur énergétique. Nous avons un grand pays diversifié, et nous avons des stratégies industrielles pour la défense et le secteur automobile.

Je ne crois pas que nous devons rester passifs devant une puissance qui nous dit « Vous allez payer des droits de douane pour faire du commerce avec nous », des droits de douane de 50 % sur l'aluminium, dans certains cas, et de 25 % sur les véhicules. Le président de ce pays affirme qu'il va relocaliser aux États-Unis le reste du secteur de la production automobile.

Nous pouvons rester passifs face à cette menace, ou nous pouvons être proactifs, comme l'est le premier ministre Carney. Il accepte la réalité. Il n'a aucune influence sur ce que font les États-Unis, mais il va augmenter nos échanges commerciaux avec les autres pays. En tant que nation souveraine, nous devrions avoir le droit de le faire, que ce soit avec la Chine, le Brésil, l'Inde, l'Europe ou peu importe. En tant que nation souveraine, nous devrions avoir le droit de commercer avec qui nous voulons.

Kelly DeRidder: Toutefois, en réalité, un grand nombre de ces relations commerciales existaient déjà avant que le premier ministre actuel soit élu. Il y en avait 51 avant qu'il commence à voyager à l'étranger et à conclure de nouvelles ententes commerciales, et rien n'a été conclu au cours de la dernière année...

La présidente: Désolée de vous interrompre. Votre temps est écoulé, madame DeRidder.

Pour terminer, nous allons entendre M. Rana; vous avez cinq minutes.

Monsieur Rana, allez-y.

Aslam Rana: Bienvenue, madame Johnson Bressan.

Je viens de la ville de l'Université McMaster, de Hamilton.

Une nouvelle vague d'investissements a été annoncée pour la fabrication de véhicules électriques et de batteries au Canada. Le système collégial est-il prêt à former les travailleurs dont auront besoin les usines, ou y a-t-il un décalage?

Nadja Johnson Bressan: C'est une question complexe, mais je dirais qu'il est prêt, en partie. Le secteur collégial, en général — et je ne parle pas seulement du Collège Niagara — s'adapte aux nouvelles technologies, qui vont des systèmes cyber-physiques au secteur à faibles émissions de carbone. C'est ce dont nous parlons aujourd'hui.

Nous nous y préparons. Certains collèges se sont davantage préparés, et cela dépend des investissements du secteur et des institutions gouvernementales dans la recherche. Toutefois, je ne vais pas dire que nous sommes prêts à 100 %. Nous sommes prêts à 75 % à former une main-d'œuvre qualifiée.

• (1625)

Aslam Rana: L'augmentation du nombre de véhicules électriques sur les routes créera également une demande accrue en matière d'électrification, de bornes de recharge, de monteuses, et de techniciens de maintenance à l'extérieur des usines. La formation professionnelle suit-elle le rythme dans ce domaine?

Nadja Johnson Bressan: Nous formons les étudiants qui travaillent avec ces nouvelles technologies de deux façons; nous leur montrons comment travailler avec les nouvelles technologies de manière à ne pas être remplacés et à exercer leur esprit critique quand ils travaillent avec de nouvelles technologies. Nous les formons non seulement pour qu'ils deviennent des opérateurs, mais aussi pour qu'ils développent leur esprit critique et qu'ils contribuent à ce nouveau secteur.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

Aslam Rana: Oui.

S'il y avait une chose que le gouvernement fédéral pourrait faire pour que la formation professionnelle suive mieux l'évolution du secteur, que serait-elle?

Nadja Johnson Bressan: Ce serait de créer des politiques qui nous intégreraient à ce secteur. Comme tous mes collègues l'ont dit, ce serait pour nous une occasion en or de créer notre propre secteur pour soutenir cela, désormais, ce qui contribuerait à l'avenir non seulement des métiers, mais aussi de toutes les autres professions impliquées dans ce développement. Si le gouvernement pouvait faire un seul miracle, ce serait d'élaborer une politique pour veiller à ce que nous bâtissions au Canada.

Aslam Rana: Merci.

Madame Zaghbi, nous avons surtout parlé des véhicules électriques, mais vous travaillez sur l'électrification de manière plus générale. Quelles sont les possibilités les plus importantes dont nous ne parlons pas assez?

Karim Zaghbi: Le marché se divise en trois parties: les biens électroniques grand public, les véhicules électriques et le stockage énergétique. Je suis à la tête de l'initiative d'électrification de la société, et vous pouvez voir que, d'ici 20 ans, la demande d'électricité sera forte, en raison de l'électrification des transports et de l'intelligence artificielle, l'IA.

Nous ne devons pas seulement penser aux véhicules électriques. Nous devons aussi penser à l'énergie propre, comme l'énergie solaire et éolienne, voire le développement de l'énergie nucléaire, et au stockage. Le stockage est très important. Surtout en hiver, quand il y a une hausse de la demande et ainsi de suite, le stockage et les batteries jouent un rôle important. Les biens électroniques grand public ne constituent qu'une infime partie du secteur. Nous devons nous concentrer davantage sur le stockage énergétique pour les véhicules électriques.

Nous oublions parfois la communication de véhicules à X; la communication de véhicules à réseau, l'échange d'énergie véhicule-maison. Comme vous le savez, au Canada, l'hiver, le mercure chute, il y a du verglas et des tempêtes de neige et ainsi de suite. Quand le réseau flanche, eh bien votre véhicule électrique et votre mai-

son — vos panneaux solaires et vos batteries — joueront un rôle important, pas seulement pour votre maison ou... Puis, il y a aussi nos amis, les Autochtones et les Premières Nations, qui sont hors réseau. Nous devons aussi penser à eux et au rôle important que cela jouera pour les personnes qui ne sont pas couvertes par le réseau électrique. Nous ne pouvons pas acheminer les lignes électriques jusqu'à ces collectivités. Il faut penser d'abord et avant tout au stockage énergétique et aux véhicules électriques.

Aslam Rana: Merci.

Des fonds publics importants ont été utilisés pour financer des programmes comme Volt-Age et les grappes d'innovation. Qu'est-ce qui permet à ce genre d'investissements de se concrétiser dans le secteur industriel...

La présidente: Désolée de vous interrompre. Votre temps est écoulé. Nous devons laisser partir le groupe de témoins. Vous pourriez peut-être terminer votre question, puis les témoins pourraient nous fournir une réponse par écrit.

Aslam Rana: Merci, madame la présidente.

Qu'est-ce qui permet à ce type d'investissements de se concrétiser dans le secteur industriel, et à quel stade ont-ils tendance à coïncider?

La présidente: Merci. À qui s'adressait la question?

Aslam Rana: À Mme Zaghbi.

La présidente: Madame Zaghbi, si vous pouviez nous fournir une réponse par écrit à la question, ce serait apprécié, parce que nous devons...

Karim Zaghbi: Je vais faire vite, comme vous pouvez le voir, j'aime en apprendre plus sur...

La présidente: Nous devons conclure les discussions avec ce groupe de témoins, parce que le deuxième groupe doit arriver. Vous pouvez soumettre une réponse par écrit.

Cela étant dit, au nom de tous les députés, je tiens à remercier les trois témoins d'avoir comparu devant le Comité et d'avoir contribué de manière importante à cette étude.

La réunion est suspendue.

• (1625)

(Pause)

• (1635)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

J'aimerais faire quelques commentaires à l'intention des témoins et des députés.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro et, s'il vous plaît, mettez-le en sourdine quand vous ne parlez pas. Pour ceux qui utilisent Zoom, au bas de votre écran, vous pouvez sélectionner le canal d'interprétation approprié: parquet, français ou anglais. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

J'aimerais accueillir les témoins de notre deuxième groupe. Nous accueillons Mme Sarah Goldfeder, directrice exécutive, Relations gouvernementales et affaires corporatives, de General Motors du Canada Limitée; M. Brendan Sweeney, président-directeur général, de l'Association canadienne de l'industrie manufacturière du Pacifique; et M. Bentley Allan, vice-président, Économie du futur, de l'Accélérateur de transition, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Bienvenue aux trois témoins. Vous disposerez chacun de cinq minutes pour faire vos déclarations préliminaires, puis nous passerons à la série de questions. Nous allons commencer par Mme Goldfeder.

S'il vous plaît, allez-y.

Sarah Goldfeder (directrice exécutive, Relations gouvernementales et affaires corporatives, General Motors du Canada Limitée): Merci.

Je remercie madame la présidente et les députés de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui dans le cadre de votre étude sur les répercussions de l'Arrangement préliminaire conjoint Canada-Chine sur le secteur canadien des véhicules électriques.

General Motors du Canada est préoccupée par le changement de la surtaxe sur les véhicules électriques, en particulier par l'absence de mesures de protection adéquates à cet égard. Un accès sans entrave, même s'il est limité par des quotas, affaiblira la capacité du Canada à protéger sa population, ses intérêts nationaux, son secteur automobile et son infrastructure technologique.

Le gouvernement a déjà pris des mesures pour protéger notre main-d'œuvre et maintenir des mesures de protection pour les consommateurs et pour le mode de vie canadien, que le secteur automobile aide à préserver. Des témoins vous ont parlé des risques de sécurité liés aux véhicules électriques connectés contrôlés par des acteurs étrangers. S'ils sont utilisés par des acteurs mal intentionnés, le matériel, les logiciels et les données que ces véhicules recueillent pourraient permettre à des entités étrangères de mener des activités de surveillance, d'espionnage et de sabotage, visant des Canadiens, des collectivités, des infrastructures essentielles de transport et d'énergie, des dirigeants de la société civile et des politiques.

Ces risques sont réels, clairs, tangibles et immédiats. Les risques s'aggravent et s'enracinent plus profondément à mesure que le nombre de véhicules électriques importés au Canada augmente, y compris en provenance de pays potentiellement hostiles. Le gouvernement connaît très bien ces risques, puisque, lors de consultations et de conversations avec des groupes de travail de Transports Canada et d'Innovation Sciences et Développement économique Canada, il a été très bien informé de ces menaces. Les risques ne sont pas seulement à court terme. Il y a des risques stratégiques plus importants pour la sécurité nationale, qui pourraient nuire encore davantage à la capacité du Canada de tracer sa voie en matière de commerce mondial et de sécurité. Cet arrangement rend le Canada plus dépendant des entités étrangères, non seulement pour les véhicules finis, mais aussi pour l'écosystème des technologies émergentes qui façonnera l'avenir du secteur.

En tant que nation, le Canada vient seulement de commencer à investir dans les chaînes d'approvisionnement et les technologies nécessaires pour la transition vers les véhicules électriques: les minéraux critiques, les batteries, les terres rares, les moteurs, les capteurs, les logiciels, la robotique industrielle et la fabrication de pointe. Les investissements ont ralenti en raison de l'environnement économique actuel et de la demande des consommateurs. La situation est fragile. Nous devrions protéger le progrès, et non le mettre en danger.

Dans le cadre de cette entente, le Canada importera des produits qui dépendent d'une chaîne d'approvisionnement très subventionnée et opaque et des intrants de la main-d'œuvre de fournisseurs à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Cela appauvrira le bassin de four-

nisseurs du Canada et décimera la main-d'œuvre qualifiée du secteur automobile.

À l'heure actuelle, General Motors du Canada est le premier vendeur de véhicules électriques au Canada, avec un peu moins de 20 % de parts de marché; nous avons vendu un peu plus de 4 000 véhicules au premier trimestre, cette année. En d'autres mots, 49 000 véhicules électriques représenteraient le tiers du marché actuel cette année. À tout le moins, nous devons nous assurer que les véhicules électriques importés au Canada sont des concurrents équitables, qui respectent les règles et respectent pleinement les normes canadiennes en matière de sécurité, d'environnement, de main-d'œuvre, de cybersécurité et de gouvernance des données.

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

• (1640)

La présidente: Merci.

C'est maintenant à M. Sweeney, vous avez cinq minutes.

S'il vous plaît, allez-y.

Brendan Sweeney (président-directeur général, L'Association canadienne de l'industrie manufacturière du Pacifique): Bonjour. Merci de me donner l'occasion de contribuer à cette étude importante.

Je m'appelle Brendan Sweeney. Je suis président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie manufacturière du Pacifique, l'ACIMP. Les membres de l'ACIMP incluent Honda et Toyota, les plus importants fabricants de véhicules au Canada. L'ACIMP a été créée il y a environ un mois.

Mes commentaires d'aujourd'hui porteront sur les répercussions sur le secteur plutôt que sur la science ou la recherche. L'ACIMP se préoccupe des conséquences de toute entente qui reviendrait sur une décision judicieuse prise en 2024 visant à imposer une surtaxe sur les véhicules électriques importés de Chine et qui laisserait plutôt des acteurs hors marché accéder au marché canadien de l'automobile. Cela compromet les investissements effectués par les membres de l'ACIMP au Canada, bouleverse les règles du jeu qui étaient équitables et que nous avons mis tant d'efforts à établir et introduit un sujet de discorde dans les négociations de l'ACIMP touchant les usines d'assemblage automobile.

Les membres de l'ACIMP ont commencé à fabriquer des véhicules au Canada en 1986. Leur empreinte manufacturière et leur impact économique ont considérablement crû depuis. En 2025, les membres de l'ACIMP ont fabriqué 77 % des véhicules assemblés au Canada et employé 60 % des travailleurs des usines d'assemblage de véhicules. Les membres de l'ACIMP offrent de meilleurs salaires à leurs employés, une meilleure sécurité d'emploi et davantage de possibilités d'avancement que les autres usines.

Honda et Toyota, qui sont des membres de l'ACIMP, se distinguent des autres fabricants automobiles au Canada, puisque leurs usines d'assemblage canadiennes tournent à plein rendement, et qu'ils n'ont jamais imposé de mise à pied dans ces usines. En outre, de plus en plus de véhicules assemblés au Canada par les membres de l'ACIMP sont des véhicules hybrides électriques.

L'empreinte manufacturière au Canada et le poids économique des membres de l'ACIMP ont augmenté grâce à des investissements réalisés dans un environnement politique favorable, axé sur le marché et qui, jusqu'à récemment, mettait sur le même pied d'égalité les fabricants automobiles du Japon, des États-Unis, de la Corée du Sud et de l'Union européenne. Les membres de l'ACIMP saluent tous les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour préserver cette égalité, qui soutient nos réussites communes. Autoriser l'importation de quelque nombre que ce soit de véhicules fabriqués par des acteurs hors marché, à un taux de droits de douane égal ou inférieur à celui accordé à la nation la plus favorisée, crée un déséquilibre. Cela compromet la capacité des membres de l'ACIMP et des autres acteurs axés sur le marché d'être concurrentiels, d'innover et de contribuer à l'économie canadienne.

L'ACIMP est particulièrement préoccupée par le déséquilibre créé, alors que des acteurs hors marché se livrent à des pratiques douteuses en matière de propriété intellectuelle; ont reçu et continuent de recevoir des subventions publiques sans précédent; dépendent d'intrants fabriqués par le travail forcé; et s'intéressent généralement peu à la concurrence sur le marché ou à la réalisation d'investissements significatifs — une usine d'assemblage en pièces détachées ne constitue pas un investissement significatif — dans les pays où ils souhaitent exporter leurs véhicules.

Nous devons être réalistes. Il existe des moyens de discuter avec la Chine de manière constructive. Il y a des moyens de faire affaire avec des entreprises chinoises, mais l'ACIMP ne croit pas qu'un quota d'importations de véhicules soit la meilleure option. Nous avons bâti une industrie automobile intégrée et productive, en Amérique du Nord, dans laquelle les acteurs du marché, comme Honda et Toyota, ont investi au Canada et fait des progrès significatifs du côté de l'électrification. Nous avons du pain sur la planche pour rétablir une relation constructive avec les États-Unis, où nous exportons 90 % des véhicules fabriqués ici. Prendre des mesures qui ne sont pas harmonisées avec celles de notre principal partenaire commercial n'aidera pas à rétablir cette relation productive.

Merci. J'ai hâte d'entendre vos questions.

• (1645)

La présidente: Merci, monsieur Sweeney.

Nous allons maintenant passer à M. Allan; vous avez cinq minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

Bentley Allan (vice-président, Économie du futur, L'Accélérateur de transition): Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les députés. C'est un plaisir d'être ici avec vous aujourd'hui.

Je suis professeur agrégé de science politique à l'Université Johns Hopkins, ainsi que le vice-président de l'économie du futur à l'Accélérateur de transition. Je suis également le directeur fondateur du Centre de politique industrielle, qui est une initiative que nous avons lancée ce mois-ci pour apporter une analyse rigoureuse de la stratégie industrielle canadienne à un moment où les enjeux sont extrêmement importants et ne cessent de croître de jour en jour.

Ma déclaration comporte deux messages clés. L'un se veut urgent, et l'autre, constructif.

Le message urgent est que la situation du secteur automobile canadien est plus grave que ne laissent supposer les chiffres officiels.

L'évolution du secteur automobile canadien doit être considérée comme une situation d'urgence pour l'ensemble de l'industrie manufacturière du Canada, en particulier dans le contexte de la volonté du premier ministre Carney de renforcer notre influence géopolitique et de garantir notre autonomie dans un monde dangereux.

Le message constructif est que la stratégie de l'automobile de février 2026 du gouvernement fédéral est, dans sa conception et sa mise en place de base, un travail stratégique vraiment remarquable de la part du gouvernement. Le Comité est chargé de s'assurer que ces outils sont déployés dans un cadre uniforme et stratégique pour que la stratégie puisse se traduire par une capacité de production sur le territoire canadien, afin que l'industrie, ici, au Canada, puisse rivaliser à la pointe de la technologie mondiale.

Dans chaque grande économie industrialisée, le secteur automobile n'est pas simplement une industrie parmi tant d'autres. C'est le pilier du secteur manufacturier, et c'est un intégrateur de système qui rassemble les capacités de production les plus avancées d'un pays. Là où l'industrie automobile prospère, l'écosystème qui l'entoure prospère également, qu'il s'agisse des matières premières en amont, comme l'acier, l'aluminium et les métaux, ou de l'électronique, des matériaux de pointe, des services d'ingénierie, des services numériques et, désormais de plus en plus, de l'IA. Il y a également d'éventuels liens avec les batteries et les minéraux critiques en amont. Quand ces éléments sont liés à un secteur automobile solide, ils peuvent tous prospérer. Quand le secteur automobile est en déclin, l'ensemble de l'industrie manufacturière a tendance à suivre la tendance.

C'est dans ce contexte qu'il convient de comprendre et d'évaluer la situation actuelle du Canada. Selon une analyse récente effectuée par Greg Mordue et James Meadowcroft pour le Centre de politique industrielle, le ratio production-ventes des véhicules au Canada est passé de 1,85 véhicule produit pour un véhicule vendu, à la moitié des années 1990, à 0,7 pour un véhicule vendu en 2024. Pour la première fois depuis très longtemps — de nombreuses décennies —, le Canada consomme désormais plus de véhicules qu'il n'en assemble. Il s'agit d'une récession majeure et durable qui remonte à bien avant les turbulences commerciales de ces deux ou trois dernières années.

Ce ratio de 0,7 pour un, si inquiétant soit-il, sous-estime la gravité du problème. Une nouvelle analyse effectuée par notre centre à partir des données de l'OCDE sur le commerce et la valeur ajoutée, montre que le contenu canadien intégré dans ces véhicules automobiles est en deçà de 50 %. Quand on ajoute cela au ratio production-ventes, on obtient au bout du compte, en ce qui concerne la valeur ajoutée, 0,35 de valeur ajoutée pour chaque voiture vendue au Canada. Pour chaque dollar de valeur automobile que les Canadiens consomment, l'économie canadienne produit désormais environ 35¢ dans ces véhicules.

Cela doit être considéré comme une situation d'urgence pour le secteur manufacturier du Canada. Dans leur ensemble, les secteurs automobiles sont les piliers des économies industrielles, comme je l'ai dit plus tôt. Si ce pilier vient à faiblir, le reste du secteur manufacturier risque de suivre cette tendance.

La recherche et le développement dans le secteur automobile canadien a stagné parallèlement à cette production, et le pays ne compte désormais plus que pour moins d'un tiers de un pour cent des brevets automobiles mondiaux. Les subventions pures et simples ou un soutien non structuré à l'industrie ne permettront pas d'améliorer la situation. Une bonne politique industrielle consiste à aider les entreprises à se hisser à la pointe de la technologie mondiale tout en renforçant la compétitivité et la productivité du secteur. Pour y parvenir, il faut réaliser des investissements à long terme dans les infrastructures industrielles communes pour les véhicules électriques et l'industrie automobile en général, ainsi que faire un effort concerté pour créer de la valeur ajoutée pour les chaînes d'approvisionnement en amont, en complétant la chaîne d'approvisionnement qui va des mines à la mobilité.

Dans ce contexte, la stratégie de l'automobile annoncée en février est un pas important en avant. Comme mon collègue, Moe Kabbara, et moi-même l'avons affirmé à l'époque, la principale caractéristique réside dans l'intégration explicite de la compétitivité climatique dans la politique industrielle. Depuis trop longtemps, la politique canadienne relative aux véhicules électriques est articulée autour d'obligations de vente et de réduction des émissions et du respect des obligations plutôt que sur un effort concerté axé sur le renforcement de la capacité industrielle nationale. Je pense que le nouveau cadre offre la possibilité de placer la capacité industrielle nationale au cœur de la politique automobile canadienne et de la politique canadienne relative aux véhicules électriques.

Le cadre de remise mérite l'attention particulière du Comité. Tel qu'il a été conçu et, je pense, comme il a été prévu — et comme cela a été indiqué dans les observations du premier ministre et de la ministre de l'Industrie —, il relie l'accès privilégié au marché canadien à l'investissement fait au Canada, ou pourrait servir à le faire. Les entreprises qui fabriquent ici, comme Toyota, GM et Honda, peuvent générer des crédits. Les entreprises qui ne fabriquent pas ici ne généreraient pas de crédits.

• (1650)

Il s'agit là, dans la logique qui sous-tend ce cadre, du reflet direct du régime de remise de droits que le Canada a utilisé dans les années 1980 pour attirer au Canada les fabricants japonais, coréens et d'autres fabricants étrangers. C'est l'un des instruments de politique industrielle les plus réussis dans l'histoire de l'économie canadienne, dont nous pouvons tirer des leçons aujourd'hui. L'accès au marché est une véritable source d'influence dans une économie moyenne comme le Canada, et le fait de l'utiliser stratégiquement...

La présidente: Je m'excuse de vous interrompre. Votre temps est écoulé. Pourriez-vous, s'il vous plaît, terminer dans les 15 prochaines secondes?

Bentley Allan: Bien sûr.

Selon moi, il faut repenser la valeur ajoutée du Canada dans ce nouveau monde, et il est possible de le faire au moyen du cadre de remise et de la politique automobile que le gouvernement canadien a élaborée.

Je pense que nous pouvons y parvenir tout en nous ouvrant de manière sélective au marché des véhicules électriques chinois, sachant que 49 000 véhicules électriques chinois sont déjà présents sur notre marché. Cela nous permettrait de voir à quoi ressemble la frontière technologique concurrentielle, mais nous devons redoubler d'efforts pour nous assurer que la valeur ajoutée est bien intégrée à l'économie canadienne.

La présidente: Merci.

Nous allons commencer notre première série de questions.

Nous commencerons par M. Baldinelli, pour six minutes.

Allez-y, s'il vous plaît.

Tony Baldinelli: Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins d'être avec nous cet après-midi.

Madame Goldfeder, je suis heureux de vous revoir. Merci d'être ici.

J'ai été étonné par vos observations, quand vous avez parlé de l'accord que le Canada a conclu avec le gouvernement communiste chinois. Vous avez dit qu'il faut protéger le progrès, et non pas le mettre en danger, et que vous craignez que cela réduira notre main-d'œuvre qualifiée.

General Motors est présent au Canada depuis 1918 et dans ma collectivité proche de Niagara — à St. Catharines en particulier — depuis 1929. J'ai eu le plaisir de travailler pendant quatre étés à l'usine de General Motors. C'est grâce à GM que j'ai pu faire mes études universitaires, c'est pourquoi je conduis une GM. Je suis fier de GM.

Cependant, j'ai une préoccupation. GM avait prévu d'installer une ligne de production de composant de batterie pour véhicule électrique dans cette usine de groupes motopropulseurs, mais le marché n'est pas encore prêt. En fait, au cours de l'année dernière, les constructeurs d'automobiles ont procédé à près de 70 milliards de dollars de radiations. General Motors a annoncé 7,6 milliards de dollars, et Honda, 15,7 milliards de dollars. Au total, si l'on additionne ces chiffres, on arrive à près de 70 milliards de dollars de radiations.

Aujourd'hui, General Motors est actuellement considéré comme le plus grand fabricant et vendeur de véhicules électriques en Amérique du Nord, et nous allons importer près de 49 000 véhicules électriques, ce qui représentera près de 40 % du marché. Quelles sont les répercussions sur General Motors? Quel effet cela aura-t-il sur General Motors à St. Catharines?

Sarah Goldfeder: Il est important de commencer par dire que la demande des consommateurs pour les véhicules électriques n'a pas été à la hauteur de nos attentes, ni de celles du gouvernement canadien, ni des constructeurs d'automobiles. Nous avons élaboré de nombreux plans très ambitieux à St. Catharines, au CAMI d'Ingersoll et dans plusieurs de nos usines aux États-Unis et au Mexique afin de nous engager dans la transition vers les véhicules électriques.

Ce n'est pas l'entrée d'un véhicule particulier qui a changé. Ce n'était rien d'autre que la demande des consommateurs à long terme. Nous nous sommes rendu compte que nous avons créé une chaîne d'approvisionnement et l'infrastructure pour construire plus de véhicules que ce que les consommateurs allaient acheter. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous nous trouvons actuellement dans une situation particulièrement délicate. Cela signifie que, au lieu de compter sur d'autres administrations pour nous fournir des véhicules, nous devrions continuer de protéger l'écosystème dont nous disposons ici.

Tony Baldinelli: Actuellement, le gouvernement autorisera l'entrée de 49 000 véhicules au Canada depuis la Chine.

• (1655)

Sarah Goldfeder: Cette année...

Tony Baldinelli: General Motors peut-il exporter des véhicules vers la Chine?

Sarah Goldfeder: Non.

Tony Baldinelli: Y a-t-il une raison quelconque?

Sarah Goldfeder: Le gouvernement chinois aime protéger son marché.

Tony Baldinelli: Son marché est protégé. Je vous en remercie.

Monsieur Sweeney, je passe maintenant à vous.

L'ambassadeur du Japon au Canada a dit que l'accès continu au marché américain, comme le prévoit l'ACEUM, est essentiel pour les investissements japonais actuels et futurs dans la construction automobile au Canada. Pouvez-vous nous donner votre avis sur cette question?

Brendan Sweeney: Il a tout à fait raison.

Tony Baldinelli: Pouvez-vous nous en dire davantage? Quelle est la principale préoccupation de vos deux entreprises concernant l'autorisation d'importer désormais 49 000 véhicules chinois au Canada?

Brendan Sweeney: La principale préoccupation est que, en prévision de ce qui s'annonce comme des négociations probablement difficiles avec les États-Unis, nous avons ajouté cet obstacle.

Tony Baldinelli: C'est le bon mot. C'est un obstacle pur et simple.

L'effet que cela pourrait avoir sur votre future production... À l'heure actuelle, en ce qui concerne la production des deux entreprises que vous représentez — Honda et Toyota —, près de 70 % de la production se fait au Canada. N'est-ce pas?

Brendan Sweeney: Je crois que, en 2026, nous en sommes probablement à 72 % environ.

Tony Baldinelli: Quelles pourraient être les conséquences sur l'emploi, les effectifs et les collectivités de ces deux entreprises?

Brendan Sweeney: Nous faisons du mieux que nous pouvons. Nos membres font de leur mieux pour continuer de fabriquer des véhicules dans cet environnement tarifaire et compte tenu de l'obstacle dont nous avons parlé. Il serait difficile de maintenir le même niveau de production, à la même échelle, que ce que nous faisons en ce moment, sans autre intervention majeure. Nous y sommes pour le long terme, mais nos relations avec les États-Unis sont difficiles, et nous devons y remédier.

Tony Baldinelli: Vous avez présenté d'excellentes observations plus tôt quand vous avez dit que la présence du secteur s'était développée en Amérique du Nord et que cela avait permis de créer des règles du jeu équitables. On souhaite préserver ces conditions équitables, et l'importation de 49 000 véhicules électriques chinois au Canada viendrait les perturber. La réussite du secteur automobile nord-américain a toujours reposé sur l'harmonisation de la réglementation, les accords que nous avons conclus et les chaînes d'approvisionnement que nous avons mises en place sur une période de 60 ans.

Pourquoi risquons-nous de mettre tout cela en péril pour obtenir cet accord qui, selon moi, nous permettrait d'obtenir un accord d'un an pour le canola?

Brendan Sweeney: Je ne sais pas non plus.

Tony Baldinelli: Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

Tony Baldinelli: Je vais céder mon temps de parole.

La présidente: D'accord. Merci.

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

Allez-y, s'il vous plaît.

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

Merci aux témoins d'être venus.

Madame Goldfeder, pouvez-vous me dire combien d'employés de GM ont perdu leur emploi au cours des deux dernières années?

Sarah Goldfeder: Nous avons dû mettre la plupart de nos employés de CAMI à pied pour une durée indéterminée, et comme ils sont syndiqués, nous continuerons de les soutenir au cours des deux ou trois prochaines années.

Taleb Noormohamed: Quelle est la raison de la mise à pied d'une durée indéterminée?

Sarah Goldfeder: La raison en est que les véhicules BrightDrop n'ont pas réussi à s'imposer sur le marché. Il s'agissait de notre camionnette de livraison électrique.

Taleb Noormohamed: Je pose la question pour les employés de toute entreprise au Canada.

Sarah Goldfeder: C'est la réponse à la question que vous m'avez posée. C'est pour cette raison que CAMI d'Ingersoll a fermé.

Taleb Noormohamed: Ce n'est pas la question que je vous ai posée. Je vous ai demandé combien d'employés de GM ont perdu leur emploi au Canada au cours des deux ou trois dernières années.

Sarah Goldfeder: J'ai expliqué que nous avons 1 200 employés à l'usine CAMI, qui a fermé parce que les camionnettes de livraison électriques BrightDrop n'ont jamais rencontré le succès escompté. Cela fait donc 1 200 personnes qui sont mises à pied pour une durée indéterminée et environ 500 autres qui ont quitté le troisième quart de travail d'Oshawa.

Taleb Noormohamed: Pourquoi?

Sarah Goldfeder: Elle a été conçue pour fonctionner avec deux quarts de travail, ce qui constitue le régime optimal pour une installation. Deux quarts, c'est idéal. Il faut pouvoir augmenter la capacité de production en cas de forte hausse de la demande, comme cela a été le cas après la COVID. Le troisième quart a été mis en place après la pandémie de la COVID pour faire face à la forte hausse de la demande que nous avons constatée pour nos camionnettes.

Taleb Noormohamed: Vous n'avez constaté aucune répercussion des tarifs de douane américains. N'est-ce pas?

Sarah Goldfeder: Exact.

Taleb Noormohamed: C'est intéressant. D'accord.

Si vous n'avez constaté aucune répercussion des droits de douane américains, alors pourquoi tant de personnes font-elles part de leurs préoccupations?

Sarah Goldfeder: Je n'ai pas dit que nous n'étions pas inquiets. Vous m'avez posé une question au sujet de la présence du Canada.

Taleb Noormohamed: D'accord. Vous n'avez pas répondu à ma question.

Sarah Goldfeder: Nous sommes préoccupés.

Taleeb Noormohamed: Quelles sont vos préoccupations?

Sarah Goldfeder: Nous sommes préoccupés parce que le marché nord-américain est un marché intégré, et actuellement, les relations économiques entre deux de ces partenaires sont tendues.

• (1700)

Taleeb Noormohamed: Quand on entend Donald Trump dire qu'il ne veut pas que les Américains achètent des voitures fabriquées au Canada, qu'est-ce que cela signifie pour vous?

Sarah Goldfeder: Je l'ai entendu le dire. Je l'ai entendu dire de nombreuses choses. Je ne sais pas.

Dans nos discussions avec les États-Unis, les propos sont légèrement plus nuancés sur ce point, alors je pense qu'il existe une possibilité pour le Canada et les États-Unis de parvenir à un accord qui permettrait de préserver notre secteur automobile intégré et de maintenir l'activité manufacturière ici, au Canada.

Taleeb Noormohamed: Dans quelle mesure cette déclaration du président des États-Unis selon laquelle il ne souhaite pas que les Canadiens fabriquent des voitures est-elle nuancée?

Sarah Goldfeder: Il a déclaré cela publiquement.

Taleeb Noormohamed: Il l'a déclaré publiquement, mais doit-on le croire sur parole?

Sarah Goldfeder: Je pense que de nombreuses personnes disent le prendre au sérieux, mais peut-être pas sur parole; nous devons donc prendre au sérieux la nécessité de veiller à ce que nous ayons un système d'échanges commerciaux intégrés entre les deux pays, qui est avantageux pour les deux parties.

Taleeb Noormohamed: Je vous remercie.

Je tiens à souligner que, ces derniers temps, nous avons eu au Comité des discussions intéressantes sur certains des défis et des risques qui se sont présentés. Un des points auxquels, selon moi, nous n'avons pas consacré beaucoup de temps, ce sont les répercussions positives de la présence de véhicules électriques et des infrastructures qui leur sont dédiées dans le pays, ainsi que ce que cela signifie pour l'avenir; c'est pourquoi j'aimerais présenter une motion.

Je propose la motion suivante:

Que le Comité réalise une étude d'au moins trois réunions sur des exemples positifs de mise en œuvre d'infrastructures pour véhicules électriques, en faisant spécifiquement référence aux leçons tirées du Québec et de la Colombie-Britannique.

Nous distribuerons cette motion dans les deux langues officielles. Elle est évidemment pertinente et est liée à cette étude, parce que je pense qu'il est important pour nous de nous assurer de soulever cette question dans la discussion. J'aimerais présenter la motion maintenant.

La présidente: D'accord. Pourriez-vous l'envoyer au greffier dans les deux langues officielles?

Taleeb Noormohamed: Oui, je le ferai, dans les deux langues officielles.

[Français]

Je peux aussi lire la motion en français:

Que le Comité réalise une étude d'au moins trois réunions sur des exemples positifs de mise en œuvre d'infrastructures pour véhicules électriques, en faisant spécifiquement référence aux leçons tirées du Québec et de la Colombie-Britannique.

• (1705)

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Noormohamed.

M. Noormohamed a présenté une motion pertinente pour l'étude. Nous allons suspendre la séance pour deux minutes, le temps de la distribuer à tous les députés dans les deux langues officielles.

Je demanderais aux témoins de rester. Nous devons simplement régler cette question, puis nous reprendrons nos séries de questions.

La séance est suspendue.

• (1700)

(Pause)

• (1705)

La présidente: Reprenons la séance.

M. Noormohamed a présenté une motion, qui est recevable, et elle a été distribuée à tous les députés dans les deux langues officielles.

Nous pouvons maintenant en discuter.

Monsieur Noormohamed, allez-y.

Taleeb Noormohamed: Merci, madame la présidente.

L'une des choses qui m'ont marqué tout au long de cette étude, c'est ce sentiment persistant que lorsque nous parlons de la présence de voitures électriques chinoises sur le marché, cela a fini par être assimilé à l'idée que tous les véhicules électriques sont mauvais. On entend régulièrement dire que si nous ne fabriquons pas de véhicules à moteur à combustion interne, c'est comme si nous étions en retard. Dans les propos tenus aujourd'hui par l'un des témoins au sujet des véhicules de livraison électriques, il semblait laisser sous-entendre que les véhicules électriques n'ont pas vraiment leur place dans notre écosystème.

L'une des choses que j'aimerais que nous examinions, qui fait partie de la raison pour laquelle nous menons cette étude, c'est que non seulement la présence de véhicules électriques dans nos collectivités et dans nos rues a apporté de nombreux avantages, mais les répercussions des infrastructures connexes qui ont été construites se sont également révélées très bénéfiques. Si l'on prend la Colombie-Britannique, elle est progressivement devenue l'une des études de cas les plus importantes en matière de politique de transport écologique, et les leçons tirées sont très intéressantes. Quand j'étais petit, personne ne savait ce qu'était un véhicule électrique. Il y a une décennie, il y avait une seule borne de recharge à Nanaimo, sur l'île de Vancouver. Dans toute la Colombie-Britannique, il y avait une seule borne de recharge de véhicule électrique.

Un député: [Inaudible]

Taleeb Noormohamed: Mon collègue d'en face pense que je fais en quelque sorte de l'obstruction, mais je tiens simplement à soulever deux ou trois points importants avant de céder mon temps de parole aux autres.

Il est vraiment important pour nous de ne pas confondre les questions dont nous discutons ici. Aujourd'hui, on compte 5 000 bornes de recharge publiques en Colombie-Britannique, tandis qu'à Vancouver, il y a une seule station d'essence au centre-ville. Ce que l'on constate aujourd'hui, c'est qu'environ 22 % des véhicules vendus en Colombie-Britannique sont, en fait, des véhicules à émission zéro. Cela a un impact environnemental considérable à grande échelle.

L'autre aspect, c'est que cela a bénéficié non seulement de financement public, mais aussi de financement privé. Les investissements privés dans les nouvelles infrastructures se sont révélés extrêmement précieux. On constate qu'il est désormais possible de parcourir toute la province de la Colombie-Britannique en véhicule électrique, et cela est tout aussi pratique que d'utiliser un véhicule à moteur à combustion interne.

C'est la preuve que le partenariat public et privé fonctionne. Malgré toutes les préoccupations dont nous avons parlé dans le cadre de cette étude, la présence des véhicules électriques et des infrastructures connexes a apporté une aide précieuse et est devenue un élément central de bon nombre des solutions et a permis de répondre à la plupart de ces préoccupations. Dans le cas de la Colombie-Britannique, le gouvernement a défini le cadre, les services publics ont mis en place l'infrastructure de base, et le secteur privé a comblé les lacunes.

Quand on parle d'une étude comme celle-ci, je tiens à simplement souligner que nous sommes actuellement à un tournant décisif où les discours politiques sur l'origine des voitures sont confondus avec l'idée selon laquelle, d'une manière ou d'une autre, les véhicules électriques n'auraient pas leur place sur les routes. J'ai entendu cette insinuation de la part de plusieurs témoins et de nombreuses personnes.

Un député: [*Inaudible*]

Taleb Noormohamed: Je m'excuse. Mon collègue d'en face continue de m'interrompre.

Ce que j'essayais de dire, c'est que certaines personnes disent que, d'une manière ou d'une autre, l'idée selon laquelle nous devrions mener une stratégie ambitieuse en faveur des véhicules électriques au Canada est mauvaise.

Nous avons entendu les précédents témoins dire que la présence de 49 000 véhicules n'allait pas faire de différence. Ce qui fera une différence, c'est de s'assurer que les véhicules électriques au Canada disposent des infrastructures de recharge nécessaires, et qu'on les met en place parallèlement à d'autres infrastructures propres, ce qui a été le cas. En toute franchise, cela a créé des emplois. Cela a créé des partenariats au sein des communautés autochtones. Cela a apporté une contribution considérable à la Colombie-Britannique. Je suppose qu'il existe des exemples au Québec et dans d'autres provinces où cela a fonctionné.

Je pense qu'il est important pour nous, en tant que Comité, lorsque nous abordons des sujets comme celui-ci, de prendre le temps d'examiner ce qui a fonctionné, afin que, si nous devons discuter de l'impact global des véhicules électriques, qu'ils soient importés ou fabriqués dans notre pays, nous comprenions également ce qu'il faut pour les mettre en circulation. Notre étude revêt une grande importance à cet égard.

Étant donné que nous, au Comité, sommes chargés de nous assurer d'examiner cela dans le contexte de la science, nous devons vraiment le faire. On se met à réfléchir à ce qui alimente une batterie, par rapport à ce qui alimente une station-service, et à ce qui alimente certains de ces véhicules. Il est vraiment important de garder à l'esprit que, du moins en Colombie-Britannique, cette énergie provient littéralement de l'eau pure qui s'écoule à travers des turbines.

Ce sont des aspects qui sont souvent négligés dans cette discussion et qui l'ont été jusqu'à présent. Il nous incombe à tous... Je suis certain que mes collègues seraient d'accord, surtout ceux d'en face

qui ne l'admettront peut-être pas, mais qui conduisent des véhicules électriques et qui seraient ravis de discuter avec vous des raisons pour lesquelles cela est important.

• (1710)

Pour être franc, l'autre point qu'il me semble important de retenir de ces exemples — et je m'arrêterai là —, c'est la raison pour laquelle certaines provinces ont mis en place des infrastructures pour véhicules électriques, ils les ont installées, au bénéfice des consommateurs, des abonnés au réseau électrique et des contribuables, qui ont tendance à réaliser d'importantes économies en achetant des véhicules électriques plutôt que des véhicules à moteur à combustion interne. Qu'est-ce qui a fonctionné en Colombie-Britannique et au Québec? Quelles leçons pourraient tirer les autres provinces de ces exemples?

J'espère que cette étude sera productive, qu'elle nous permettra d'avoir des discussions constructives et d'entendre des témoins de ces provinces et peut-être aussi de faire venir des témoins de régions où les choses ne se sont pas aussi bien passées, car ils n'ont pas pu — ou n'en avaient peut-être pas les moyens — consacrer les ressources nécessaires pour y parvenir. Ce sont, selon moi, des témoignages importants, parce qu'ils apportent un point de vue qui se perd souvent dans certains débats extrêmement partisans et politiques. Je pense que c'est ici que nous pourrions mener cette discussion.

Je dirais ceci en ce qui concerne la Colombie-Britannique. Dans de nombreux cas, la mise en place d'infrastructures pour les véhicules électriques a été une réaction directe à l'augmentation du coût des véhicules à moteur à combustion interne et de leur coût d'utilisation. C'est devenu un véritable succès économique. C'est devenu quelque chose d'incroyablement utile pour la province et pour nous tous qui y vivons. La facilité, la rapidité et la rentabilité de la conduite de véhicules électriques sont le résultat direct des infrastructures qui ont été mises en place.

Sur ce, madame la présidente, j'espère que cette motion aura un soutien favorable, et j'espère que nous pourrions avoir une discussion constructive avec nos collègues d'en face, même ceux qui pensent que, d'une manière ou d'une autre, défendre cette motion était un acte d'obstruction.

Merci.

• (1715)

La présidente: Merci, monsieur Noormohamed.

C'est au tour de M. Deschênes-Thériault.

[*Français*]

Guillaume Deschênes-Thériault: Merci, madame la présidente.

J'aimerais remercier mon collègue d'avoir présenté cette motion au Comité, aujourd'hui.

Cette motion propose de s'intéresser aux exemples positifs de mise en œuvre d'infrastructures pour véhicules électriques. À mon avis, c'est important de s'arrêter sur les exemples positifs pour savoir ce qui a bien fonctionné, par exemple, au cours des 10 dernières années, pour mieux s'informer en vue des prochaines étapes.

Comme on le sait, il y a d'autres investissements à venir, nous sommes en train de faire cette transition et il faut bien s'y préparer. Il faut apprendre, je pense, des leçons positives. Dans tout le pays, une série de projets extrêmement intéressants avec beaucoup de potentiel ont été développés.

J'aimerais faire un petit retour en arrière pour nous aider à mieux comprendre le contexte de la motion de mon collègue. Depuis 2016, le Canada a investi plus de 1 milliard de dollars pour rendre les bornes de recharge pour véhicules électriques abordables et accessibles pour la population. Ces investissements faits au cours de la dernière décennie ont soutenu l'aménagement d'un réseau de recharge pancanadien. Ces bornes de recharge se trouvent près des lieux de vie des Canadiens et Canadiennes, de leurs milieux de travail. Ce sont des infrastructures qui sont utilisées lors de voyages, lorsque les Canadiens se déplacent pour se divertir.

Ainsi, ce milliard de dollars investi a permis l'installation de plus de 30 000 bornes de recharge pour véhicules électriques partout au pays. Ces investissements ont été faits notamment grâce au Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro de Ressources naturelles Canada. À mon avis, pour la suite des choses, il sera intéressant de voir quels ont été les succès de ce programme, quels projets ont bien fonctionné et quels types de partenariats ont été mis en place.

En consacrant au moins trois réunions à cette étude, nous pourrions entendre des témoins du secteur municipal, des provinces et du secteur privé, bref, toutes les parties prenantes qui ont collaboré à ces projets et qui en ont fait une réussite. Ainsi, ça nous informerait sur la bonne façon de faire pour la suite des choses. Lorsque je dis « pour la suite des choses », ce n'est pas abstrait parce que, pas plus tard que le 5 février dernier, notre gouvernement a annoncé sa nouvelle stratégie automobile, qui contient un bouquet de mesures destinées à protéger et à consolider l'industrie en bâtissant un secteur axé sur la construction de la prochaine génération de véhicules et capable de soutenir la concurrence internationale.

Toujours dans le cadre de cette stratégie, le gouvernement du Canada rend l'électromobilité plus attrayante pour les Canadiens en instaurant un nouveau programme de cinq ans pour les véhicules électriques abordables et en améliorant les infrastructures de recharge par des investissements totalisant 1,5 milliard de dollars de l'initiative d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Ces investissements faciliteront l'achat et la conduite de véhicules électriques au pays, et, comme je le mentionnais, dans le cadre de notre stratégie automobile, il y aura des investissements pour améliorer nos infrastructures de recharge, c'est essentiel, donc, ces investissements qui seront faits au cours des cinq prochaines années.

Selon moi, nous gagnons, comme parlementaires, à bien comprendre ce qui a bien fonctionné depuis 2016. Cela nous mènera peut-être, qui sait, à faire des recommandations qui permettront de mieux s'orienter afin de nous assurer de bien faire les choses et de construire des partenariats efficaces. Nous avons beaucoup à apprendre. Le gouvernement fédéral investit, mais, on le sait, sur le terrain, ce sont les municipalités, les provinces, les partenariats du secteur privé qui permettent de réaliser ces projets à grand potentiel.

Notre stratégie automobile s'appuie justement sur les progrès réalisés jusqu'à maintenant en annonçant l'élaboration d'une stratégie nationale pour les infrastructures de recharge afin de promouvoir l'adoption des véhicules électriques tout en attirant des investissements du secteur privé. Ce n'est pas uniquement avec des fonds fédéraux que nous réussirons à construire une infrastructure de recharge digne de ce nom d'un bout à l'autre du pays. Il faut également être en mesure d'attirer des capitaux privés.

Il faut se pencher sur différents éléments importants. Depuis 2016, quels ont été les succès? Quels ont été les projets dans lesquels le gouvernement a mis de l'argent, bien sûr, mais qui ont réussi à attirer des capitaux du secteur privé? Nous savons que lorsque nous investissons des dollars publics, nous souhaitons aussi attirer des capitaux privés et ce sont de tels éléments que j'aimerais retrouver dans l'étude de la motion de mon collègue.

• (1720)

Tout récemment, nous avons déjà annoncé un premier investissement au moyen de notre nouvelle stratégie automobile, soit 84,4 millions de dollars dans le cadre du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro. Ces 84,4 millions de dollars permettront de soutenir 122 projets à la grandeur du pays et d'installer jusqu'à 8 000 bornes de recharge pour véhicules électriques au Canada. Ce sont donc des projets concrets et des investissements qui permettront d'améliorer notre infrastructure de recharge au pays.

Regardons maintenant les exemples positifs.

Je suis le député de Madawaska—Restigouche...

[Traduction]

La présidente: Je m'excuse de vous interrompre. Certains témoins me demandent s'ils peuvent partir. Ils ont envoyé un courriel au greffier. Que veulent faire les députés? Faut-il laisser les témoins partir?

Monsieur Blanchette-Joncas, vous avez la parole.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Madame la présidente, je demanderais aux témoins de rester. Ainsi, ils pourront voir le cirque que les libéraux mènent présentement.

[Traduction]

La présidente: Nous ne pouvons pas prendre une décision sur l'avis d'un seul député. Que veut faire la majorité des députés? Faut-il garder les témoins jusqu'à 17 h 30, ou faut-il les laisser partir?

Monsieur Mahal, allez-y.

Jagsharan Singh Mahal (Edmonton-Sud-Est, PCC): Je suis d'accord avec M. Blanchette-Joncas; les témoins doivent également voir ce qui se passe, et voir le genre d'obstruction qui a lieu au Comité et à quel point leur témoignage était important avant d'être étouffé par les députés libéraux.

La présidente: Merci.

Madame DeRidder, allez-y.

Kelly DeRidder: Je pense que nous ne devrions pas leur faire perdre davantage de temps, car il est évident qu'on a préféré recourir à l'obstruction plutôt que d'entendre les témoignages des témoins. Ils pourraient tout aussi bien partir, car les libéraux termineront ce qu'ils ont à dire, et ce sera la fin de la séance.

La présidente: Il semble que certains députés ne veulent pas les laisser partir; nous allons donc les garder jusqu'à 17 h 30.

Monsieur Deschênes-Thériault, vous avez la parole.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Merci, madame la présidente.

Je tiens à rassurer mes collègues. Je ne suis pas en train de faire de l'obstruction, mais plutôt d'expliquer pourquoi je pense que la motion de mon collègue est une bonne idée. D'ailleurs, je rappelle à mon collègue du Bloc québécois que, s'il y a bien une personne capable de faire de l'obstruction et de meubler une réunion de deux heures, cet expert est des nôtres autour de la table. Ne vous inquiétez pas: je n'ai pas l'intention de parler aussi longtemps que mon collègue, comme nous avons pu le voir faire à d'autres moments.

Je reviens à ce que je disais.

Je mentionnais qu'en février, l'annonce de la stratégie automobile était accompagnée d'un investissement de 84,4 millions de dollars pour l'installation de plus de 8 000 bornes électriques.

Par la suite, je mentionnais que — c'est là que j'en étais avant que Mme la présidente nous questionne à propos de la présence des témoins — je représente une circonscription rurale. Or, comme nous le savons, les capacités en matière d'infrastructures de recharge sont différentes d'un endroit à l'autre au pays. Il peut notamment y avoir des écarts entre les milieux urbains et ruraux. Cela dit, en ce qui concerne le choix des témoins en lien avec l'étude que mon collègue a présentée, il serait important d'entendre des gens parler des projets à succès en région rurale. Si nous voulons aider à faire la transition vers les véhicules électriques, il ne faut pas oublier non plus de bâtir nos capacités dans la ruralité, où nous savons que de plus longues distances sont à parcourir et que des fois ça peut être un peu plus difficile. Bref, j'aimerais aussi entendre parler de projets à succès au Canada rural.

Dans la motion, mon collègue mentionne notamment le Québec et la Colombie-Britannique. Il l'a expliqué.

Comme je suis du Nouveau-Brunswick, je vais revenir au Nouveau-Brunswick un peu plus tard.

Cependant, j'aimerais mentionner quelques éléments à propos du Québec et la raison pour laquelle je trouve intéressant que mon collègue fasse spécifiquement mention du Québec dans la motion. Comme nous le savons, le Québec est un des chefs de file canadiens en matière de véhicules électriques. Environ 42,7 % de tous les véhicules électriques qui sont sur les routes au Canada sont immatriculés dans la province voisine de la mienne. Plus de 420 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables circulent déjà sur les routes du Québec en ce moment, et ce chiffre pourrait atteindre 2 millions d'ici 2030.

Grâce à son réseau de bornes de recharge publiques, le Québec bénéficie déjà d'une certaine longueur d'avance et il serait intéressant d'en apprendre davantage sur les exemples à succès qui pourraient inspirer d'autres projets ailleurs au pays. Près de 28 700 points de recharge publics sont déjà en service dans la province, incluant des bornes subventionnées en milieu de travail, dont environ 2 400 bornes de recharge rapide. Ces chiffres sont en date de septembre 2025, donc un peu plus de bornes peuvent avoir été ajoutées depuis.

Par contre, lorsqu'on parle de l'augmentation du nombre de véhicules électriques qui est prévue et anticipée, il est aussi essentiel de continuer à combler les lacunes actuelles en matière de recharge. Même s'il y a des avancées, il reste encore des lacunes importantes et il reste du travail à faire à ce sujet pour maintenir l'élan vers l'électrification des transports non seulement dans cette province, mais partout au pays.

En ce qui a trait aux bonnes pratiques, j'aimerais mentionner quelque chose d'intéressant annoncé en mars 2026 au Québec.

Le gouvernement du Québec a annoncé un projet de règlement qui vise à modifier le Code du bâtiment afin de rendre les immeubles prêts pour les véhicules électriques et d'augmenter le nombre de bornes de recharge dans les habitations multifamiliales à la grandeur de la province. Ce nouveau règlement parle d'une exigence de préparation à 100 % pour les véhicules électriques dans des nouvelles constructions. Cela dit, différentes mesures sont assez intéressantes et elles pourraient éclairer notre lanterne dans le cadre de nos travaux.

Par ailleurs, on voit que d'autres provinces, dont la mienne, le Nouveau-Brunswick, ont mis en place plusieurs exemples positifs au cours des dernières années. Comme je le mentionnais, depuis 2016, il y a eu plus de 1 milliard de dollars en investissement et nous voulons continuer à investir. De plus, ça a eu des répercussions sur l'ensemble du pays.

Quand on parle du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, je pense notamment à un projet de 1,2 million de dollars qui a été accordé pour mettre en place un réseau de recharge rapide dans différentes stations de service clés au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Pour les personnes qui n'ont pas eu la chance de visiter les Maritimes, nous avons des longues autoroutes. Dans le cadre de ce projet, nous avons sélectionné 16 endroits stratégiques dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse pour nous assurer que les gens peuvent se rendre d'un endroit à l'autre et ont accès à des bornes de recharge rapide. Je pense à la Ville de Saint John qui a aussi reçu une subvention pour mettre en place des bornes de recharge rapide dans différents lieux publics clés au Nouveau-Brunswick afin d'être en mesure d'accommoder une demande croissante.

• (1725)

L'automne dernier, en novembre 2025, il y a eu une annonce assez intéressante pour le Canada atlantique en la matière, qui pourrait aussi nous inspirer pour inviter des témoins potentiels. Je parle d'une annonce de plus de 10 millions de dollars pour faciliter l'adoption de véhicules électriques, dont 9 millions de dollars proviennent du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro. Ce financement de 9 millions de dollars sera consacré à deux projets qui permettront d'installer plus de 1 200 bornes de recharge à différents endroits au Canada. Je pense notamment à un projet dont la Société d'énergie du Nouveau-Brunswick est bénéficiaire: un peu plus de 2 millions de dollars permettront l'installation de 240 bornes de recharge pour véhicules électriques dans les lieux publics, les stationnements sur rue, des stationnements d'immeubles résidentiels à logements multiples, les lieux de travail, ainsi que dans des parcs de véhicules légers.

Je vais m'arrêter ici pour aujourd'hui.

En fait, j'aimerais continuer plus tard à débattre de cette motion, parce que je pense qu'elle a beaucoup de potentiel, et beaucoup d'autres exemples pourraient encore être donnés.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Il est maintenant 17 h 30, et il reste deux personnes sur la liste des intervenants. M. Blanchette-Joncas lève également la main.

J'aimerais informer les témoins qu'ils peuvent partir, s'ils le souhaitent.

Au nom de tous les députés, je tiens à vous remercier de votre présence au Comité aujourd'hui. Si vous voulez fournir au Comité des informations sur cette étude, vous pouvez toujours nous envoyer un mémoire écrit. Sur ce, merci beaucoup d'être venus.

Monsieur Blanchette-Joncas, allez-y.

• (1730)

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Madame la présidente, est-il possible de prolonger la séance du Comité pour que nous puissions avoir le temps de poser des questions aux témoins?

Les témoins sont avec nous aujourd'hui. Ils se sont déplacés ici, et nous n'avons pas eu l'occasion de tenir notre deuxième heure de comité.

Est-il possible de vérifier ce qu'il en est des ressources et de prolonger le Comité pour que nous puissions faire notre travail de parlementaires et poser des questions pour cette étude?

[Traduction]

Tony Baldinelli: Je suis d'accord. J'appuie la suggestion de mon collègue. J'aimerais beaucoup rester.

La présidente: Oui. C'est ce que j'ai demandé aux témoins. S'ils veulent fournir des informations, ils peuvent toujours nous envoyer une observation écrite.

C'est aux députés de décider comment ils souhaitent procéder. Est-ce que cela leur convient de partir, ou...?

Un député: Aimeraient-ils rester?

La présidente: Êtes-vous disponibles?

Cela dépend des témoins. Ils sont très occupés, et ils ont pris le temps de venir devant le Comité.

Monsieur Noormohamed, allez-y.

Taleb Noormohamed: Si nous posons des questions supplémentaires, les témoins seraient-ils d'accord pour nous donner des réponses écrites?

La présidente: Êtes-vous disponibles?

Taleb Noormohamed: Je veux dire, je préférerais une réponse écrite si le temps est...

La présidente: Et vous, madame Goldfeder?

Sarah Goldfeder: Je veux dire, c'est déjà un don de temps, alors je crois que c'est un peu un fardeau, en toute honnêteté. Mais, oui, s'il y a des questions écrites et que nous pouvons y répondre, nous allons y répondre.

La présidente: Monsieur Noormohamed, aucune question écrite n'est habituellement envoyée. Si les témoins souhaitent présenter quelque chose, ils peuvent le transmettre. Nous ne l'avons jamais fait, et cela ne sera pas possible.

Monsieur Baldinelli, allez-y.

Tony Baldinelli: Madame la présidente, les témoins ont été généreux avec leur temps. Je souhaite les remercier d'avoir profité de l'occasion et d'être venus.

Je suis plutôt déçu par la manière dont cette étude se termine. Les deux témoins parlaient de mettre tout le monde sur un pied

d'égalité, de protéger le progrès et de ne pas le mettre en péril pour ce qui est des fabricants nord-américains de véhicules électriques qui existent en ce moment et qui en assemblent actuellement en Amérique du Nord et surtout au Canada. General Motors est présentement le plus grand fabricant de véhicules électriques...

Guillaume Deschênes-Thériault: J'invoque le Règlement.

Tony Baldinelli: Non, j'ai la parole.

La présidente: M. Deschênes-Thériault souhaite invoquer le Règlement.

Guillaume Deschênes-Thériault: Débattons-nous de la motion?

La présidente: M. Baldinelli était le prochain sur la liste des intervenants.

Guillaume Deschênes-Thériault: Débattons-nous toujours de la motion?

La présidente: Oui.

Tony Baldinelli: Oui, j'en parle en ce moment. Mon collègue a indiqué que, selon lui, on ne parlait pas assez de ce qui se produisait dans le secteur nord-américain de la fabrication d'automobile. Cette étude, si je peux me permettre de relire le passage aux fins du compte rendu, devait se pencher sur la nouvelle entente avec...

La présidente: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Baldinelli, mais les témoins s'apprêtaient à partir.

Merci encore. Si vous le souhaitez, vous pouvez quitter la réunion.

Tony Baldinelli: S'ils souhaitent rester et écouter, je vais parler pendant quelques minutes encore.

La présidente: J'ai un rappel du Règlement de la part de M. Blanchette-Joncas.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Pourriez-vous vérifier auprès des témoins si certains d'entre eux peuvent rester afin que nous puissions leur poser des questions? Je comprends qu'il y a peut-être des témoins qui doivent partir, mais est-ce qu'il y en a d'autres qui peuvent rester? Nous espérons pouvoir leur poser des questions.

[Traduction]

La présidente: C'est entièrement aux témoins de décider s'ils veulent rester et écouter. Je ne sais pas combien de temps cela va durer. Il y a quelques personnes qui figurent sur la liste des intervenants. Il se peut que nous ne revenions pas aux questions. Nous pourrions peut-être y revenir. En ce moment, je ne le sais pas. Je laisserai cela à la discrétion des témoins. S'ils souhaitent partir, ils peuvent partir. S'ils veulent rester, ils peuvent rester.

Sarah Goldfeder: Vous ne savez pas si on va nous demander...

La présidente: Non. J'ai une liste des intervenants. Je ne suis pas certaine du temps que cela va prendre. Je ne peux pas vous donner une idée du temps qu'il faudra. Nous ne pouvons passer au vote sur cette motion que lorsque le débat sera terminé. Si j'ai une liste des intervenants, nous devons continuer.

Merci.

Allez-y, monsieur Baldinelli.

Tony Baldinelli: Madame la présidente, encore une fois, je souhaite exprimer ma déception quant aux tactiques qui ont été utilisées cet après-midi par mes collègues libéraux. Encore une fois, nous avons écouté des représentants des grands fabricants qui emploient présentement des milliers de Canadiens dans le secteur automobile et dans le secteur des véhicules électriques. Ils ont parlé de la nécessité de mettre tout le monde sur un pied d'égalité afin de protéger le progrès des véhicules électriques et ne pas le mettre en péril.

Ils sont là aujourd'hui parce que nous étudions l'élément suivant:

[...] nouvel accord conclu entre le gouvernement et la République populaire de Chine, qui autorise l'entrée sur le marché canadien d'un maximum de 49 000 véhicules électriques chinois, le Comité permanent de la science et de la recherche entreprend une étude comprenant au moins quatre réunions afin d'examiner les répercussions de cet accord sur le secteur canadien des véhicules électriques sur les plans scientifique, industriel et de la recherche; et que le comité fasse rapport de ses conclusions et ses recommandations à la Chambre.

Nous avons deux témoins ici qui ont utilisé ces termes dans leurs présentations. Nous devons « mettre tout le monde sur un pied d'égalité », et « Nous devrions protéger le progrès, et non le mettre en péril ».

Ce que nous avons fait ici, mesdames et messieurs, c'est... Il y a 600 000 personnes qui travaillent dans le secteur automobile au Canada. Il s'agit d'une insulte pour les 1 200 travailleurs de GM à Ingersoll, les 500 travailleurs à Oshawa qui ont perdu leur emploi et les centaines de travailleurs à St. Catharines, dans le secteur des blocs-moteurs, qui n'ont pas encore été rappelés au travail, car General Motors allait établir une usine de batteries pour véhicules électriques à St. Catharines, mais a mis ce projet sur pause en raison de la faible demande au sein du marché des véhicules électriques existant.

Encore une fois, les grands fabricants ont radié, seulement cette année, presque 70 milliards de dollars en pertes pour ce qui est de leurs investissements dans les véhicules électriques. Pensez-y un instant. Le gouvernement fédéral a promis d'investir seulement 50 milliards dans ce secteur. Le marché des véhicules électriques est un marché que nous devrions souhaiter encourager, et non pas le céder à un acteur externe qui ne partage pas nos valeurs. J'ai utilisé le mot « valeurs », car ce serait, essentiellement, ce que nous ferions en permettant l'entrée de 49 000 véhicules électriques chinois dans notre pays, et une croissance de 6 % à l'infini parce qu'il n'y a pas de limite à cette croissance annuelle, mesdames et messieurs.

Encore une fois, ce que nous avons fait, c'est laisser tomber ces valeurs au profit d'une entente d'un an sur le canola. Bien, félicitations au gouvernement. Par exemple, Toyota est le plus grand...

• (1735)

Taleb Noormohamed: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

Je souhaitais simplement m'assurer que mon ami avait eu le quart d'heure de gloire dont il avait besoin avant que je n'invoque le Règlement.

Je souhaite simplement...

Tony Baldinelli: Je suis encore en train de parler.

Taleb Noormohamed: Nous débattons de la motion, alors...

Tony Baldinelli: J'y arrive.

Taleb Noormohamed: Je n'arrive pas à comprendre en quoi cela est lié à la motion.

La présidente: Cela n'est pas un rappel au Règlement.

Tony Baldinelli: J'y arrive, madame la présidente, car j'arrive...

La présidente: Veuillez faire des interventions liées à la motion. Nous débattons de la motion proposée par M. Noormohamed.

Monsieur Baldinelli a la parole.

Tony Baldinelli: J'y reviens. Il a mentionné qu'il a présenté cette motion en raison de ce que nous étudions ici. Je souhaite proposer quelques modifications. J'estime que nous pourrions mener une grande étude au sujet de ce que mon collègue propose. Je ne crois pas que nous devrions la limiter à ce qui se passe au Québec et en Colombie-Britannique. J'aimerais voir ce qui se passe en Ontario.

Si vous vous en souvenez, la Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité a écrit un rapport en décembre 2023 au sujet du fait que l'Ontario projette de mettre en place un réseau entièrement écologique de distribution d'ici 2050. Cela va coûter 400 milliards de dollars, mesdames et messieurs. Nous allons avoir besoin de six fois plus que les 14 000 travailleurs qu'on trouve présentement. Cela va nous faire passer de 44 000 à 82 000 mégawatts. Est-ce quelque chose que nous devrions prendre en considération? Avons-nous l'infrastructure appropriée en place? Avons-nous la capacité de production d'électricité nécessaire pour même y arriver? Savez-vous quoi? Étudions cela. Penchons-nous là-dessus.

Penchons-nous sur les exemples que nous pouvons suivre, mais, au même moment, reconnaissons que nous avons en place un secteur de la fabrication automobile que nous souhaitons encourager. Le RAV4 est le véhicule hybride le plus vendu, non seulement au Canada, mais en Amérique du Nord, il me semble. Et vous savez quoi? Il est fabriqué ici. Encourageons cela.

Si vous examinez la stratégie du secteur des véhicules électriques, vous remarquerez que la remise ne couvre même pas les véhicules hybrides. Elle ne s'applique qu'aux véhicules électriques. Pourquoi excluons-nous les véhicules hybrides électriques? Pourquoi faisons-nous cela? Au bout du compte, ce devrait être le consommateur qui décide quel véhicule il veut, pas le gouvernement fédéral.

Mesdames et messieurs, j'aimerais que nous allions de l'avant avec la motion de mon collègue, et je souhaiterais demander que nous retirions le mot « positifs » après « exemples » et que nous élargissions cette motion pour inclure les leçons apprises « dans tout le pays ». Nous accepterons cela à condition que cela ne nuise pas à notre calendrier, que nous examinons présentement... Nous déposerons cela, et lorsque nous aurons l'occasion de le faire, nous le ferons.

Cependant, je suis d'avis que ce que nous avons fait cet après-midi est tout simplement irrespectueux, et pas seulement envers les témoins. Ils ont un excellent récit à raconter. Ils ont un produit, des véhicules électriques, dont ils souhaitent favoriser l'essor en Amérique du Nord. Ce que nous avons fait, c'est de ne pas leur donner l'occasion de raconter leur histoire et d'exposer au Comité les menaces découlant de l'entente actuelle que le gouvernement a conclue pour autoriser les véhicules électriques chinois.

Ils ne vont pas contribuer à établir une capacité de fabrication dans notre pays. La fabrication en pièces détachées représente des centaines d'emplois. Ce n'est pas une chaîne d'approvisionnement. Nous n'allons pas voir une valeur ajoutée à la technologie. Lorsque BYD était au Brésil, il a fermé ses portes. La construction a arrêté en raison de violations des droits de la personne. Cette entreprise a fermé ses portes en Hongrie en raison de violations des droits de la personne. Est-ce le genre de personnes avec qui vous voulez faire affaire?

• (1740)

La présidente: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Baldinelli, mais pourriez-vous ne faire que des remarques liées à la motion, s'il vous plaît?

Tony Baldinelli: Encore une fois, je vais simplement en venir à mes commentaires à ce sujet. J'aimerais présenter un amendement à la motion dont nous sommes saisis pour ajouter ceci:

Que le Comité réalise une étude d'au moins trois réunions sur des exemples de mise en œuvre d'infrastructures pour véhicules électriques, en faisant spécifiquement référence aux leçons tirées dans tout le pays.

La présidente: Nous sommes saisis d'un amendement.

Y en a-t-il qui souhaitent débattre de l'amendement?

Monsieur Noormohamed, allez-y.

Taleb Noormohamed: Je suis d'avis qu'il s'agit d'un excellent amendement. Je serais certainement ravi de l'appuyer.

La présidente: Est-ce que tout le monde appuie cet amendement? Je crois que nous avons un consentement unanime pour l'adoption de cet amendement.

(L'amendement est adopté.)

La présidente: Voici maintenant la motion telle que modifiée.

J'ai Mme Sudds sur la liste, suivie de M. Blanchette-Joncas.

Madame Sudds, nous débattons de la motion telle que modifiée.

L'hon. Jenna Sudds (Kanata, Lib.): Je suis prête à passer au vote.

La présidente: La prochaine personne est M. Blanchette-Joncas.

[Français]

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

Nous avons assisté à tout un cirque en cette fin d'après-midi. On voit maintenant l'attitude arrogante de ce nouveau gouvernement majoritaire trafiqué avec des transfuges.

Madame la présidente, permettez-moi de revenir à la motion. Évidemment, je la trouve intéressante. Cependant, ce que je trouve particulier, c'est vraiment l'incohérence dans le discours du gouvernement. D'un côté, on dit qu'on veut faire une étude sur quelque chose d'important, soit la transition énergétique, ce qui implique d'essayer de réduire le nombre de véhicules à essence sur nos routes. De l'autre côté, on finance ces véhicules à essence avec de l'argent public. On le fait notamment au moyen de subventions, qui proviennent de l'argent public, pour des projets d'oléoduc. On peut rappeler aux gens du gouvernement le projet Trans Mountain, qui a coûté 34 milliards de dollars.

Mon collègue M. Deschênes-Thériault se pétaït les bretelles tantôt relativement à un investissement de 1 milliard de dollars, mais Trans Mountain a coûté 34 milliards de dollars. On n'a pas besoin

d'être un doctorant en mathématiques ou en physique quantique pour comprendre que, 34 milliards de dollars, c'est beaucoup plus que 1 milliard de dollars. Le député nous faisait sa liste d'épicerie, évidemment, mais qu'est-ce que le gouvernement nous a promis dernièrement?

Le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles nous a promis encore 10 milliards de dollars pour un nouveau pipeline qui va se rendre jusqu'en Colombie-Britannique. Alors là, on nous dit que c'est important, qu'on va faire une étude sur la transition énergétique et sur les véhicules électriques et voir les effets positifs de cela.

Madame la présidente, je suis favorable à cette étude, mais, encore une fois, il faudra que le gouvernement donne des explications, parce que, comme on le dit au Québec, les bottines ne suivent pas les babines. Le gouvernement est incapable d'atteindre ses objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre, et on investit encore dans des industries qui génèrent le plus de gaz à effet de serre. Je trouve donc qu'il y a beaucoup d'incohérences dans le discours du gouvernement.

Il y a quelque chose qui m'a marqué depuis que je siége à ce comité, soit depuis sa création, en 2021. Bien sûr, il y a les incohérences entre les mesures et les paroles du gouvernement, mais une autre chose a été assez frappante et je crois qu'elle résume bien l'action du gouvernement en place actuellement. La conseillère scientifique en chef du Canada n'est pas n'importe qui et elle est payée à même les fonds publics pour conseiller le gouvernement. Elle nous a dit qu'elle n'avait jamais été consultée relativement à un projet d'intérêt national dans lequel le gouvernement investit beaucoup d'énergie. On ne lui a pas demandé de donner ses conseils scientifiques.

Alors, j'espère que le gouvernement va écouter les conseils de sa conseillère scientifique en chef, qui, on se le rappelle, avait qualifié la situation de cauchemar, à l'époque. Elle voyait que le gouvernement contournait l'ensemble des lois, sauf le Code criminel, pour mettre en avant certains projets d'intérêt national. Je suis inquiet. Ce ne sont pas les annonces qui manquent de la part de ce gouvernement, ce sont des mesures concrètes pour atteindre des cibles qu'il s'était déjà engagé à atteindre.

Encore une fois, on a perdu beaucoup de temps. Je trouve dommage que nous n'ayons pas pu poser de questions aux témoins qui se sont joints à nous aujourd'hui dans le cadre de l'étude sur les véhicules électriques.

Je vais soutenir cette motion. J'espère encore une fois que le gouvernement va être capable aussi de s'assurer que la confiance de la population est de la partie. Mes collègues l'ont mentionné un peu plus tôt, et je me permets de le dire avec beaucoup de fierté: c'est au Québec qu'on retrouve le plus grand nombre de véhicules électriques. Ce sont des choix politiques et une volonté politique qui ont amené ça. On n'a pas attendu le gouvernement fédéral pour faire des annonces ou accorder des subventions.

On nous dit qu'il est important de voir les effets positifs des véhicules électriques, voire de la construction de nouvelles infrastructures. Cependant, c'est ce même gouvernement qui, il y a un peu plus d'un an, a suspendu les subventions pour les véhicules électriques. Pourquoi ces subventions n'étaient-elles pas bonnes l'année passée et pourquoi le gouvernement les a-t-il suspendues? Je vous dirais en fait que le gouvernement les a arrêtées, parce que c'est en raison de la pression politique à laquelle il a dû faire face qu'il les a remises en place un an et demi plus tard. J'ai vraiment hâte qu'on puisse entendre parler de toutes les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement, sur l'achat de véhicules électriques par la population, mais aussi sur les signaux contraires que cela envoie à la population.

Si la subvention était bonne, pourquoi le gouvernement ne l'a-t-il pas gardée en place? Il l'a réintroduite un an et demi plus tard. C'est ce genre d'action qui fait que la population n'y croit plus vraiment en raison des disparités entre ce que le gouvernement peut dire dans certains discours et ses actions.

• (1745)

Ce matin, j'étais à la Chambre, et nous débattions notamment du projet de loi M-9, que le gouvernement a mis en place pour changer la composition des comités. Ainsi, aujourd'hui, c'est la dernière fois que nous assistons à une séance du Comité qui respecte la volonté réelle de la population: avoir un gouvernement minoritaire.

Maintenant, le gouvernement va être majoritaire en comité, et ce n'est pas qu'une petite majorité. Le gouvernement représente 51 % des députés à la Chambre, mais il va se donner et s'octroyer le pouvoir d'être représenté à 58 % dans les comités. Or, c'est ce qu'on appelle une super majorité. Ça fait peur. Je crois que les prochaines semaines et les prochains mois vont nous amener un nouveau type de gouvernance. Je vous dirais aussi que, si ça fait peur, c'est parce qu'encre une fois, ça ne respecte pas la volonté de la population.

Je fais le même lien avec les véhicules électriques.

[Traduction]

La présidente: Excusez-moi de vous interrompre.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, ne faire que des remarques liées à la motion débattue?

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Je vais le faire avec grand plaisir.

Alors, pour prouver que le courant passe entre les gestes et les paroles du gouvernement et la population — permettez-moi le jeu de mots —, je rappelle qu'au Canada, une personne sur trois fait confiance aux institutions démocratiques. Ainsi, les deux tiers de la population ne font plus confiance aux institutions démocratiques. Ce n'est pas une invention du Bloc québécois, c'est un sondage divulgué par Statistique Canada.

Je crains donc que ce genre de discours et d'action répétitive fasse en sorte que...

[Traduction]

La présidente: Excusez-moi de vous interrompre encore.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, ne faire que des remarques liées à la motion dont nous débattons? Merci.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Madame la présidente, je comprends que vous n'aimez pas que je dise que seulement un Canadien sur trois croit au Parlement. Or, c'est la vérité. Vous dites que ça ne fait pas partie de la motion, mais ça concerne nécessairement le lien entre la motion que les libéraux souhaitent mettre en avant et l'incohérence que ça crée vis-à-vis d'autres types de mesures gouvernementales.

J'espère certainement pouvoir mettre fin à ce débat afin que nous puissions passer au vote. Je souhaite même que nous puissions avoir un peu de temps pour faire ce qui était prévu aujourd'hui, à savoir poser des questions sur le sujet de l'étude aux témoins qui ont pris le temps d'être présents et qui se sont déplacés.

• (1750)

[Traduction]

La présidente: Merci.

Je ne vois personne d'autre qui souhaite intervenir, alors nous allons passer au vote sur la motion de M. Noormohamed telle que modifiée par M. Baldinelli.

(La motion telle que modifiée est adoptée par 9 voix contre 0.)

La présidente: Plaît-il au Comité de lever la séance?

Kurt Holman: Madame la présidente, excusez-moi de vous interrompre.

La présidente: Allez-y, monsieur Holman.

Kurt Holman: Puisque je remplace M. Vincent Ho, je souhaite proposer sa motion qui a été présentée le vendredi 24 avril.

La présidente: Oui, vous pouvez la proposer.

Kurt Holman: Je propose:

Que, conformément à l'article 108(3)i) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur l'entente de 200 millions de dollars du gouvernement du Canada concernant Spaceport Nova Scotia près de Canso, en Nouvelle-Écosse, et son incidence sur le secteur spatial, la politique scientifique, la capacité de recherche et l'écosystème d'innovation du Canada;

Que l'étude porte sur les coûts, le processus d'approvisionnement, la rentabilité, l'état de préparation des installations, les retombées attendues sur le plan de la science et de la recherche, l'utilisation prévue par les ministères et organismes fédéraux, et les risques pour les contribuables;

Que le Comité tienne au moins quatre réunions;

Que le Comité invite le président de l'Agence spatiale canadienne, la scientifique en chef du Canada, des représentants d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, des représentants du ministère de la Défense nationale, des représentants de Maritime Launch Services, et tout autre témoin que le Comité juge pertinent;

Que le Comité ordonne la production de tous les contrats, de toutes les notes d'information, de toutes les évaluations de la rentabilité, de tous les dossiers d'approvisionnement, de toutes les évaluations scientifiques ou évaluations de recherche, de toute la correspondance et de tous les documents connexes au sujet de l'entente dans un délai de 30 jours;

Que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre.

À ce que je sache, cette motion a été présentée en anglais et en français.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Holman.

Allez-y, monsieur Noormohamed.

Taleb Noormohamed: Madame la présidente, je souhaite suggérer deux choses.

Premièrement, j'estime que nous sommes tous ravis de débattre de la motion et d'en discuter. Je propose que nous levions la séance pour en discuter entre nous.

Deuxièmement, peut-être pourrions-nous suspendre la séance et la continuer jeudi lorsque nous aurons eu le temps nécessaire pour être en mesure de tenir cette conversation. Je crois effectivement qu'il s'agit d'une bonne discussion à avoir. Je crois que nous avons tous des questions.

La présidente: Est-ce que tout le monde est d'accord pour lever la séance et la reprendre jeudi?

Taleb Noormohamed: Ce serait en fin de journée le jeudi.

La présidente: Est-ce que cela convient à tout le monde de votre côté?

Monsieur Blanchette-Joncas, allez-y.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Madame la présidente, pouvez-vous m'expliquer ce qui se passe?

Une motion a été proposée et adoptée. Ensuite, au lieu de poursuivre la séance du Comité avec les témoins qui sont toujours présents, vous écoutez une autre proposition de motion. Ce n'est pas la façon dont nous procédons normalement.

[Traduction]

La présidente: Nous avons voté sur une motion. M. Holman vient de présenter une motion, qui est recevable, car il remplace M. Ho. Il a donné avis de cette motion vendredi, et le délai de 48 heures est passé. Maintenant, nous sommes saisis d'une motion présentée par M. Holman. Certains députés suggèrent que...

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

[Traduction]

La présidente: Laissez-moi simplement terminer.

Des députés ont proposé de suspendre la séance. Les membres du Comité souhaitent-ils suspendre la séance, puis la reprendre jeudi?

Des députés: Non.

La présidente: Vous avez la parole, monsieur Blanchette-Joncas.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Vous avez fait ça deux fois de suite: le 23 avril dernier, vous nous aviez retiré du temps de parole, ce qui est une atteinte au privilège parlementaire. Vous avez planifié deux mois de séances à la dernière minute, et vous nous avez imposé ça, vous nous l'avez mis dans la gorge, sans nous consulter. Ce n'est pas du travail d'équipe ni de la collaboration. Je me permets de vous le dire aujourd'hui avec beaucoup d'insistance, mais aussi beaucoup de regret.

Aujourd'hui, ça fait deux fois que je vous vois essayer de suspendre ou d'ajourner la réunion du Comité. C'est comme si ça ne vous intéressait pas que nous poursuivions les travaux du Comité, alors qu'il y a des témoins qui sont ici, avec nous...

[Traduction]

Taleb Noormohamed: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

Ce que dit M. Blanchette-Joncas est tout à fait irrecevable. Cela porte essentiellement atteinte au décorum du Comité et constitue une attaque contre la présidente. Il y a certaines limites.

La présidente: Merci, monsieur Noormohamed.

J'aimerais que M. Blanchette-Joncas sache que cela ne relève pas de moi. Les membres du Comité ont tout à fait le droit de présenter une motion. Pour autant que la motion soit recevable, les députés peuvent la présenter. Je ne vous enlève pas du temps de parole. Deux députés ont présenté différentes motions. Nous devons ensuite suivre les procédures. Nous devons passer au débat, et nous ne pouvons pas voter avant de débattre d'une motion.

M. Holman a présenté une motion. Nous sommes saisis de la motion. M. Holman veut continuer à débattre de la motion.

• (1755)

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: J'invoque le Règlement.

[Traduction]

La présidente: Je vais suspendre la séance durant quelques minutes pour laisser le temps aux députés d'examiner la motion qui a été présentée par M. Holman.

La séance est suspendue.

• (1755)

(Pause)

• (1755)

La présidente: D'accord, nous avons une liste d'intervenants.

M. Holman a la parole.

Kurt Holman: Merci, madame la présidente.

Pouvons-nous voter à l'égard de la motion que j'ai présentée au nom du député Ho?

La présidente: Tant et aussi longtemps que nous avons une liste d'intervenants, nous ne pouvons pas passer au vote.

La parole est à Mme DeRidder, puis à M. Blanchette-Joncas.

Kelly DeRidder: Je n'ai rien à dire.

La présidente: Monsieur Blanchette-Joncas, vous avez la parole.

[Français]

Maxime Blanchette-Joncas: Pouvez-vous juste m'expliquer votre façon de faire? C'est la première fois que je vois ça ici, alors que je suis député au Parlement depuis six ans.

Il y avait une motion du Parti libéral lors d'un tour de parole. Lorsque la motion a été adoptée, au lieu de poursuivre les tours de parole, vous avez donné la parole à un autre membre du Comité pour qu'il puisse proposer une autre motion. Ensuite, vous avez suspendu la séance. Maintenant, nous n'avons plus de témoins.

J'essaie de comprendre pourquoi les tours de parole n'ont pas été respectés après l'adoption de la motion.

• (1800)

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Blanchette-Joncas.

Comme je vous l'ai déjà expliqué au sujet de la suspension de la séance, les députés ont le droit de présenter une motion. La motion a été présentée par M. Holman, laquelle était recevable.

J'ai la liste des intervenants. Nous devons absolument suspendre la séance maintenant, et nous la reprendrons jeudi. Je suis la présidente et j'ai la liste des intervenants.

Il est 18 heures. La séance est suspendue, et nous reviendrons jeudi.

[La séance est suspendue à 18 h 1 le lundi 27 avril.]

[La séance reprend à 11 heures le jeudi 30 avril.]

• (8300)

La présidente: Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue encore une fois à la 34^e réunion du Comité permanent de la science et de la recherche. Nous reprenons la séance qui a été suspendue le lundi 27 avril, afin de débattre de la motion proposée par M. Ho, qui a été présentée par M. Holman.

Notre prochain intervenant est M. Deschênes-Thériault.

Allez-y, monsieur Deschênes-Thériault.

[Français]

Guillaume Deschênes-Thériault: Merci, madame la présidente.

[Traduction]

Je propose que le Comité passe aux instructions de rédaction...

Tony Baldinelli: Madame la présidente, j'aimerais apporter une précision.

La présidente: Nous sommes saisis d'une motion dilatoire.

Tony Baldinelli: Madame la présidente, j'ai une précision à apporter avant que nous ne passions à M. Deschênes-Thériault.

Je cherche, mais je n'ai pas les bleus devant moi. Les bleus sont, si je peux me permettre... Chaque membre du Comité présent ici serait probablement d'accord pour dire qu'il faudrait obtenir les bleus en temps opportun... Le moins que l'on puisse dire, c'est que c'est décevant. Il nous a été demandé de nous occuper des instructions de rédaction, par exemple, pour l'étude menée sur les véhicules électriques. Malheureusement, nous n'avons pas encore reçu les bleus de la séance de lundi, qui nous seraient utiles pour cette étude. J'ai d'ailleurs regardé les délibérations télévisées de la dernière séance qui a eu lieu lundi.

Je crois comprendre que, lorsque vous avez suspendu la séance, madame la présidente, mon collègue du Bloc avait la parole et traitait de cette question. Il n'a pas cédé son temps de parole pour que l'on puisse débattre de la motion. Il a posé certaines questions à l'égard de certaines des décisions que vous avez prises. Selon ce que je comprends, mon collègue n'a jamais cédé son temps de parole pour que l'on discute de la motion. Mon collègue du Parti libéral a beau être inscrit sur la liste des intervenants, mais, de ce que je comprends, la parole reviendrait d'abord au Bloc. Nous devrions donc poursuivre là où nous avons suspendu la séance. Nous n'avons pas levé la séance; nous reprenons donc à juste titre là où nous en étions.

J'ai l'impression que, dès que nous passerons au député libéral, il va — et cela s'est déjà produit quatre ou cinq fois au sein des comités libéraux — demander que l'on vote pour poursuivre la séance à huis clos, ce qui serait très décevant. Nous devons débattre d'une motion concernant la décision prise par le gouvernement au sujet de Spaceport. En fin de compte, pour ce qui est du changement apporté par le gouvernement, ils sont suffisamment nombreux pour rejeter la motion, mais ils devraient la rejeter en séance publique pour que la population sache ce qui se passe ici.

• (8305)

La présidente: Monsieur Baldinelli...

Tony Baldinelli: Non, j'ai la parole. Je céderai ensuite mon temps de parole. Il s'agit d'une clarification concernant la manière dont la séance se déroule. Laissez-moi terminer, madame la présidente.

C'est plutôt décevant de voir que la situation semble se reproduire. Lorsque nous passons à huis clos et que nous décidons de mettre fin aux discussions, nous votons. Aucun d'entre nous ne peut discuter de ce qui se passe à huis clos. Nous ne pourrions pas discuter du vote concernant cette motion. Je tiens à le souligner et à exprimer ma déception quant au déroulement de la séance d'aujourd'hui.

J'ajouterais autre chose. En 2021, lorsque j'ai été réélu, j'ai eu le plaisir de siéger au comité de la science. Kirsty Duncan était la présidente. Kirsty Duncan serait déçue de voir ce qui se passe ici aujourd'hui, madame la présidente.

Vincent Ho (Richmond Hill-Sud, PCC): J'aimerais apporter une précision, madame la présidente.

La présidente: Laissez-moi répondre à M. Baldinelli.

Lorsque nous avons suspendu la séance, M. Blanchette-Joncas parlait d'un rappel au Règlement. Il n'est pas ici aujourd'hui. La parole ne va pas au député qui l'avait ni à son parti. La parole n'ira pas au Bloc.

M. Deschênes-Thériault figure sur la liste des intervenants; donc la parole va à M. Deschênes-Thériault.

Guillaume Deschênes-Thériault: Je propose que le Comité passe aux instructions de rédaction, madame la présidente.

Vincent Ho: J'aimerais obtenir une précision à ce sujet.

La présidente: Attendez un instant, monsieur Ho. Une motion dilatoire a été présentée par M. Deschênes-Thériault.

Tony Baldinelli: Vous devriez avoir honte.

Vincent Ho: En tant que député nouvellement élu...

La présidente: Attendez un instant. Une personne à la fois. Lorsque je parle, laissez-moi finir, j'essaie de vous expliquer quelque chose.

M. Deschênes-Thériault a présenté une motion pour que nous passions aux instructions de rédaction. Nous traitons des instructions de rédaction à huis clos. Nous ne pouvons pas le faire en séance publique, et nous allons donc devoir passer... Il s'agit d'une motion dilatoire. Je vous fournirai des précisions par la suite. Nous devons voter à ce sujet.

Vincent Ho: À titre de précision, je veux simplement m'assurer que nous allons bien éteindre les caméras. C'est ce que la motion vise. Selon ce que je comprends, c'est qu'il s'agissait d'une reprise de la dernière séance...

La présidente: Il s'agit d'une motion dilatoire, qui a été présentée par M. Deschênes-Thériault. Nous devons voter à ce sujet. Il n'y a pas lieu de débattre à ce sujet. S'il vous plaît...

Vincent Ho: Je cherche simplement à comprendre. Allons-nous éteindre les caméras? Est-ce à ce sujet que nous allons voter?

À la lumière de la motion selon laquelle nous devons étudier le port spatial... Allons-nous éteindre les caméras? Est-ce bien ce que nous faisons? Je veux simplement le savoir. Dans l'intérêt de tous les membres du Comité — nous comptons de nombreux députés nouvellement élus au sein du Comité — et de la population, je veux savoir si nous allons éteindre les caméras.

Est-ce bien la visée de cette motion?

La présidente: M. Deschênes-Thériault a présenté une motion afin que nous passions aux instructions de rédaction. Nous allons voter à ce sujet. Si la motion est adoptée, nous allons passer aux instructions de rédaction qui seront rédigées à huis clos. Elles ne sont pas rédigées en séance publique.

Kelly DeRidder: J'aimerais obtenir une précision, madame la présidente. Il s'agit uniquement de clarifier les choses.

Nous avons été saisis d'une motion et l'avons examinée afin d'étudier le port spatial, au sujet duquel nous n'avons pas eu la possibilité de voter lors de la dernière réunion du Comité. Au lieu de procéder ainsi aujourd'hui, nous assistons maintenant à une manœuvre très stratégique visant à donner l'impression qu'on souhaite simplement passer aux instructions de rédaction, alors que l'on cherche en réalité à présenter une motion afin de passer à huis clos. Tout cela a été orchestré de manière stratégique pour en quelque sorte duper les Canadiens.

Ce que j'aimerais dire aux Canadiens maintenant, c'est que...

Doug Eyolfson (Winnipeg-Ouest, Lib.): J'invoque le Règlement.

Kelly DeRidder: ... tout cela est absolument... Nous n'avons jamais passé à huis clos...

La présidente: Attendez un instant, madame DeRidder. Il y a un rappel au Règlement.

Kelly DeRidder: ... pourtant, aujourd'hui, à cette réunion du Comité, lorsque nous étions sur le point de voter au sujet d'une motion...

La présidente: Madame DeRidder, on invoque le Règlement.

Monsieur Eyolfson, allez-y.

Doug Eyolfson: Il s'agit d'un débat, et la motion ne peut pas faire l'objet d'un débat.

Kelly DeRidder: Les demandes de précision le peuvent. J'aimerais obtenir une précision au sujet de ce qui se passe ici aujourd'hui.

La présidente: Je vais suspendre la séance durant deux minutes pour obtenir certaines précisions.

• (1105) _____ (Pause) _____

• (1115)

• (8315)

La présidente: Nous reprenons.

M. Deschênes-Thériault a proposé que nous passions aux instructions de rédaction, et nous allons procéder à un vote.

Je demanderais au greffier de procéder au vote.

Tony Baldinelli: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

La présidente: Allez-y, monsieur Baldinelli.

Tony Baldinelli: Si je peux me le permettre, j'aimerais obtenir une clarification en invoquant le Règlement.

La présidente: Il n'y a aucune précision à apporter.

Tony Baldinelli: J'invoque le Règlement, alors.

La présidente: Oui.

Tony Baldinelli: Nous en sommes à la 34^e réunion. Est-ce exact, madame la présidente?

La présidente: Oui.

Tony Baldinelli: Le seul point inscrit à l'ordre du jour est la poursuite de notre étude sur les répercussions de l'Arrangement préliminaire conjoint Canada-Chine sur le secteur des véhicules électriques. Il n'y a aucun autre point à l'ordre du jour. Selon ce que je comprends, la motion présentée par mon collègue du Parti libéral visait à nous saisir d'un point qui n'est pas inscrit à l'ordre du jour. Je crois comprendre que cela n'est pas faisable ni permis.

Même si vous avez inscrit ces points à l'ordre du jour de la 35^e réunion, nous poursuivons les travaux de la 34^e réunion, madame la présidente. S'ils souhaitent procéder de la sorte et poursuivre à huis clos, ils devront présenter une motion distincte à cet égard, et non passer à un point qui n'est pas inscrit à l'ordre du jour.

S'ils le souhaitent, ils peuvent le faire. Ils peuvent s'adresser aux caméras et dire à leurs électeurs et aux Canadiens qu'ils souhaitent poursuivre à huis clos. Aucun problème. Ils peuvent le faire. Ils ont le droit, mais ils doivent le faire dans le cadre d'une motion distincte, et non dans le cadre d'une motion dilatoire qui a été présentée afin de passer à un point précis inscrit à l'ordre du jour.

La présidente: Merci, monsieur Baldinelli.

À titre de précision pour tous les membres, une motion dilatoire vise à différer l'étude de la question dont le Comité est saisi de façon temporaire ou permanente. Les motions dilatoires ne nécessitent aucun préavis et ne peuvent faire l'objet d'un amendement ou d'un débat. Elles sont mises aux voix immédiatement. Lorsqu'une motion vise à faire passer le Comité à une autre affaire, cette motion entraîne le remplacement de la question alors à l'étude au Comité par l'ordre du jour proposé dans la motion. Si la motion est adoptée, le Comité passe immédiatement au point inscrit à l'ordre du jour.

Il n'y a pas lieu de se demander si le point figure ou non à l'ordre du jour. Nous allons passer au vote.

• (8320)

Vincent Ho: J'invoque le Règlement. J'aimerais contester la décision de la présidente à cet égard.

La présidente: Faites-le après le vote.

Vincent Ho: J'aimerais revenir sur ce que vous venez tout juste de dire et contester votre interprétation du Règlement.

La présidente: Il a présenté une motion dilatoire, et nous devons donc passer au vote. Ensuite, si vous souhaitez contester ma décision, nous pourrions y revenir. Le vote va commencer.

Vincent Ho: Nous passons au vote en raison de votre décision et de votre interprétation du Règlement. Si je conteste la décision, nous allons devoir voter à ce sujet, ce qui retardera également les procédures.

La présidente: Il s'agit d'une motion dilatoire. J'ai demandé au greffier de passer au vote. Nous ne pouvons faire rien d'autre pendant le vote. Le vote doit avoir lieu. Ensuite, si vous avez quelque chose à soulever, vous pourrez le faire.

(La motion est adoptée par 6 voix contre 5.)

La présidente: Nous allons maintenant passer aux instructions de rédaction. Les instructions de rédaction sont rédigées à huis clos,

et je vais donc suspendre la séance publique pour que nous puissions la poursuivre à huis clos.

La séance est suspendue.

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

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>