



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent de l'industrie et de la technologie

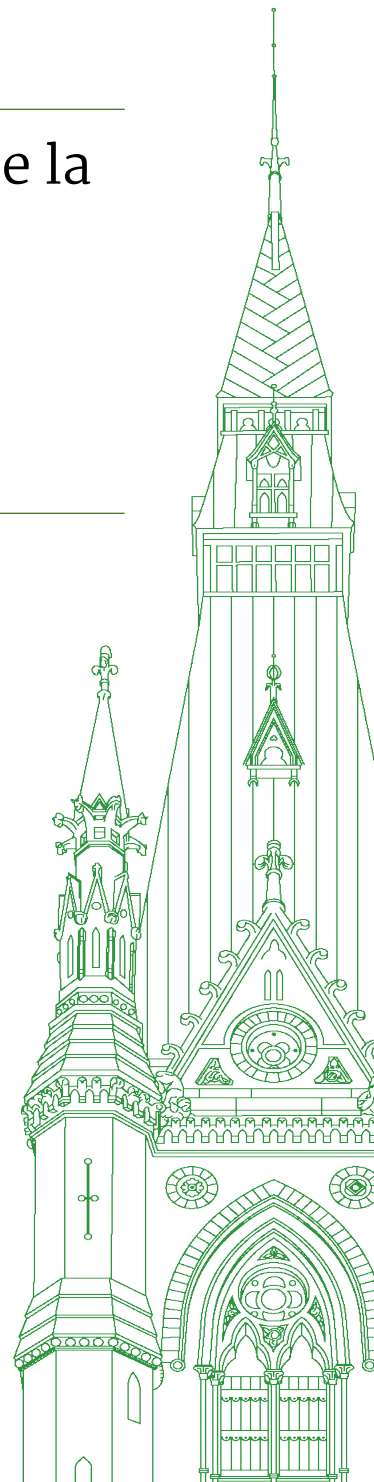
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 024

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le lundi 9 février 2026

Président : Ben Carr



Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le lundi 9 février 2026

• (1540)

[Français]

Le président (Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bonjour, tout le monde.

[Traduction]

J'espère que tout le monde a passé un bon week-end dans sa circonscription.

Chers collègues, je vous rappelle que si vous n'utilisez pas vos écouteurs, vous devez les placer sur l'autocollant devant vous afin de protéger la santé et le bien-être des interprètes, qui travaillent dur pour nous aujourd'hui.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude du projet de loi C-15, loi portant exécution de certaines dispositions du budget, et plus particulièrement son étude des articles 389 à 398, 589 à 591 ainsi que 597 et 598. Vous vous souviendrez que j'ai reçu une lettre du président du comité des finances nous demandant d'entreprendre une partie des travaux relatifs au projet de loi C-15, comme il est d'usage, afin de réduire la charge de travail. C'est ce que nous avons fait.

Nous avons déjà entendu des témoins au sujet de cette question la semaine dernière. Aujourd'hui, nous accueillons Mélanie Joly, ministre de l'Industrie.

[Français]

La ministre est accompagnée de M. Charles Vincent, sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie, et de M. Samir Chhabra, directeur général, Direction générale de la politique d'encadrement du marché.

Charles Vincent (sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie, ministère de l'Industrie): Je serai heureux de parler dans les deux langues.

Le président: D'accord.

Nous sommes au Canada. Je peux alors choisir de prononcer votre nom dans l'une ou l'autre des deux langues.

Charles Vincent: Absolument.

Je suis à l'aise de parler dans les deux langues.

[Traduction]

Le président: Bon, alors on fera moitié-moitié.

Chers collègues, cela change agréablement des séances à huis clos consacrées à l'examen des études que nous avons menées, et je me réjouis donc de cette occasion de discuter.

[Français]

Madame la ministre, je vous donne la parole pour dix minutes pour prononcer votre allocution.

Comme à l'habitude, nous passerons ensuite aux questions des députés des différents partis.

Madame la ministre, vous avez la parole.

L'hon. Mélanie Joly (ministre de l'Industrie): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui pour parler de l'importance de la loi d'exécution du budget et du rôle clé qu'elle joue dans la mise en œuvre de la stratégie industrielle du Canada.

Nous savons tous que l'économie mondiale évolue rapidement à l'heure actuelle. La concurrence est intense, les chaînes d'approvisionnement sont en pleine restructuration et les pays du monde entier prennent des mesures audacieuses pour assurer l'avenir de leurs industries. Dans ce contexte, le Canada ne peut se permettre de rester les bras croisés. Nous devons être stratégiques, cohérents et, surtout, prêts à agir. C'est exactement la possibilité que nous offre la loi d'exécution du budget. Ce dispositif permet de traduire les orientations politiques en mesures concrètes. Il renforce la confiance dans nos marchés, modernise les règles qui régissent notre économie et offre aux entreprises la prévisibilité dont elles ont besoin pour investir et créer des emplois ici même, chez nous.

Je dis cela avec une réelle inquiétude, car à l'heure où les travailleurs et les collectivités s'attendent à ce que le Parlement fasse preuve de leadership, les retards persistants concernant la loi d'exécution du budget empêchent les gens de bénéficier d'un soutien au moment où ils en ont le plus besoin. Ces mesures ont été conçues pour répondre aux pressions très réelles auxquelles sont confrontés les travailleurs et les industries clés, mais leur mise en œuvre est ralentie, non pas par des questions de fond, mais par des obstructions. Il est décevant de voir les députés conservateurs privilégier les retards plutôt que les résultats, d'autant plus que les conséquences ne sont pas politiques, mais humaines. Les travailleurs sont laissés dans l'attente, les communautés dans l'incertitude et les entreprises qui souhaitent investir dans le flou.

[Français]

La Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025 nous aidera à soutenir les secteurs clés, les technologies propres, la fabrication avancée, les minéraux critiques et l'économie numérique. Partout dans le monde, les gouvernements agissent vite dans ces secteurs. Maintenant, le Canada peut faire de même.

Le Fonds de réponse stratégique est un bon exemple. Il permet au gouvernement de soutenir des projets importants, d'attirer des gros investissements et de protéger les industries essentielles. Cette loi donne les règles pour que ce fonds fonctionne comme prévu.

La stratégie automobile du Canada s'inscrit dans cette même approche. Elle vise à renforcer l'ensemble de la chaîne, des minéraux critiques à la fabrication de batteries, jusqu'à l'assemblage de véhicules zéro émission. La Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025 appuiera cette stratégie en veillant à ce que les règles du marché soient claires, modernes et prévisibles pour un secteur qui traverse une transformation majeure.

[Traduction]

Dans ce contexte, j'aimerais prendre un moment pour attirer l'attention sur le groupe de travail que nous sommes en train de mettre en place, qui rassemble des partenaires du gouvernement de l'Ontario et du gouvernement fédéral.

L'objectif pour les semaines à venir est clair: réunir les bons acteurs afin d'élaborer un plan d'action solide et crédible pour aller de l'avant. Concrètement, cela signifie réunir et inviter les décideurs à la table des négociations. Nous travaillerons avec des maires clés, notamment ceux d'Ingersoll, de Brampton et d'Oshawa, ainsi qu'avec d'autres maires du groupe des municipalités automobiles de l'Ontario. Dans l'immédiat, nous avons notamment pour objectif de construire la prochaine Honda Civic au Canada et d'assurer la production de la prochaine génération du Toyota RAV4. Nous souhaitons également connaître les projets d'autres entreprises afin de maintenir la production automobile au Canada et de la développer. Nous nous appuierons sur notre stratégie industrielle de défense pour y parvenir.

C'est également un plaisir pour moi d'annoncer aujourd'hui que ce groupe de travail spécial sera composé de Flavio Volpe, président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile; de Lana Payne, présidente nationale d'Unifor; de l'honorable Vic Fedeli, ministre du Développement économique de l'Ontario; du premier ministre Doug Ford; et de moi-même. Le groupe de travail travaillera dans un premier temps avec ces membres. Cependant, nous chercherons à recruter d'autres partenaires, notamment des représentants des secteurs des nouvelles technologies — car nous savons que nous avons les meilleurs et les plus brillants au pays — ainsi que les maires des villes ontariennes de l'industrie automobile, les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, Toyota, Honda et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Leur expertise et leur leadership, tant au niveau fédéral que provincial, constitueront des atouts essentiels pour orienter les travaux du groupe et garantir un dialogue constructif avec tous les partenaires. L'objectif global est simple: écrire ensemble le prochain chapitre de l'industrie automobile canadienne.

• (1545)

[Français]

Ensemble, la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025, le Fonds de réponse stratégique et la stratégie automobile forment une approche cohérente et intégrée. Ça nous donne les outils pour agir, soutenir les travailleurs et les communautés, et faire en sorte que le Canada reste une destination de choix pour les investissements dans les industries de l'avenir.

La Loi no 1 d'exécution du budget de 2025 ne se résume pas à des chiffres sur une page, elle est un outil stratégique. Elle crée la confiance, modernise les règles et donne au Canada la capacité

d'agir et de prendre des décisions avec détermination dans une économie mondiale en rapide évolution.

Je suis maintenant prête à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame la ministre.

[Traduction]

Chers collègues, avant de commencer, je repense à la dernière fois où nous avons eu l'occasion de nous réunir dans un tel cadre et je tiens à vous rappeler que je ferai preuve de beaucoup de générosité pour que chacun ait la possibilité de poser des questions et d'y répondre. Je serai équitable dans la gestion du temps. Nul besoin de se battre pour obtenir la parole. Je me ferai un plaisir de vous donner généreusement la parole.

Cela étant dit, passons à la série de questions.

Madame Dancho, vous avez la parole pour six minutes.

Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, d'être à nouveau parmi nous aujourd'hui.

La semaine dernière, vous et le premier ministre avez annoncé une subvention de 2,3 milliards de dollars financée par les contribuables pour aider les Canadiens à acheter des véhicules électriques. Comme vous le savez, cette subvention s'applique aux voitures électriques fabriquées aux États-Unis, ce que nous trouvons assez choquant compte tenu de ce que les Américains tentent de faire à notre secteur automobile. Vous savez très bien que 5 000 emplois ont été perdus, sans compter les innombrables autres pertes.

Pouvez-vous expliquer pourquoi vous avez décidé d'accorder des subventions financées par les contribuables, pouvant atteindre 2,3 milliards de dollars, pour l'achat de véhicules électriques fabriqués aux États-Unis?

L'hon. Mélanie Joly: En ce qui concerne la stratégie automobile, les objectifs sont clairs. Il y en a deux. Le premier est de soutenir la production automobile au Canada, et je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. Le deuxième est de veiller à aider l'industrie à rattraper son retard par rapport au reste du monde, notamment en matière d'électrification. D'ici 2039, les véhicules électriques représenteront 40 % de toutes les voitures vendues dans le monde. Alors que les Américains prennent leurs propres décisions, nous serons à l'avant-garde de cette industrie. Nous ne resterons pas les bras croisés.

Pour répondre à votre question, je tiens à souligner que nous soutenons la production automobile au Canada...

Raquel Dancho: Madame la ministre, le fait est que vous avez créé un programme de subventions très généreux, d'un montant de 2,3 milliards de dollars, ce qui représente un investissement considérable pour les contribuables dans les véhicules électriques.

Pourquoi ne pas avoir interdit au marché automobile américain d'y avoir accès? Au vu de ce que les Américains font à notre secteur automobile, il me semble étrange, comme à tous les participants à cette table et aux travailleurs du secteur automobile qui ont perdu leur emploi, que l'argent des contribuables serve à subventionner le marché américain.

Vous avez mentionné que nous devrions aider tous les secteurs automobiles. Je ne suis pas d'accord avec le fait que nous devrions aider le secteur automobile américain. Je ne comprends pas pourquoi vous soutenez cette idée.

L'hon. Mélanie Joly: Pour commencer, tout le monde — l'industrie, le premier ministre Ford, les syndicats et les groupes de consommateurs — appuie cette stratégie. Pourquoi cela? Parce qu'ils savent que nous soutenons ceux qui investissent chez nous.

Ce qui est important dans votre question — et que les conservateurs n'ont malheureusement pas mentionné —, c'est que nous avons des contre-mesures tarifaires sur les véhicules fabriqués aux États-Unis. Cependant, la réalité est...

Raquel Dancho: Je vous remercie, madame la ministre, mais j'essaie de respecter l'horaire.

L'hon. Mélanie Joly: Désolée. Je tiens à terminer mon idée.

Le président: Oui, madame la ministre. Vous avez 20 secondes.

Madame Dancho, j'ai arrêté le chronomètre pendant qu'elle répondait.

L'hon. Mélanie Joly: Nous avons mis en place des contre-mesures. Lorsqu'un constructeur automobile américain réduit sa production au Canada, nous réduisons son accès au marché. C'est ce que nous venons de faire avec Stellantis, dont 50 % des voitures auparavant exportées vers le Canada sont désormais soumises à des droits de douane. Il en va de même pour GM, dont l'accès au marché a été réduit de 24,2 %.

Si vous observez ces mesures, vous constaterez que les incitations sont liées au fait qu'elles visent toutes à soutenir la production nationale au Canada.

Le président: Je vous remercie, madame la ministre.

Raquel Dancho: Les véhicules fabriqués au Canada qui sont admissibles à cette subvention sont au nombre d'un ou peut-être deux. La dernière fois que votre gouvernement a proposé une subvention similaire pour les VE, 99 % de celle-ci a été accordée à des véhicules électriques étrangers. Je présume qu'il en ira de même pour la subvention que vous avez annoncée aujourd'hui. Encore une fois, je ne comprends pas très bien pourquoi vous concevez un programme dans le cadre duquel l'argent des contribuables canadiens pourrait profiter au secteur automobile américain.

Pouvez-vous expliquer en quoi cela est éthique dans le contexte actuel de pertes d'emplois, alors que c'est précisément l'objectif déclaré de l'administration Trump?

L'hon. Mélanie Joly: Manifestement, ce sont les droits de douane américains qui sont à l'origine de cette situation.

Malheureusement, les conservateurs ont tardé à dénoncer les droits de douane imposés au secteur automobile. L'un de vos collègues, le député d'Oshawa-Nord, a même agi de manière indépendante la semaine dernière. Il n'a rien dit à ce sujet jusqu'à ce qu'on lui rappelle qu'il représentait GM et que les travailleurs de GM étaient touchés par ces droits de douane.

Cela dit, et mis à part cela, ce qui importe, c'est que l'accessibilité financière est notre priorité. Nous voulons faire en sorte que les gens aient accès à des véhicules électriques bon marché, qu'ils puissent adopter l'électrification...

• (1550)

Raquel Dancho: Cela inclut les VE américains.

L'hon. Mélanie Joly: ... et que nous puissions augmenter la production de VE au Canada. Cela permettra également aux gens d'avoir accès à des VE moins chers...

Raquel Dancho: Comme vous le savez, il n'y a pas beaucoup d'options pour acheter des VE fabriqués au Canada.

L'hon. Mélanie Joly: ... et c'est ce que recherchent les Canadiens.

Raquel Dancho: Cela laisse peu de choix aux Canadiens. Aux États-Unis, plusieurs options sont possibles dans le cadre des règles de subvention que vous avez établies. Je le répète, nous sommes très surpris que vous ayez créé un programme dans lequel l'argent des contribuables canadiens profitera au secteur automobile américain.

C'est très simple. Êtes-vous d'accord pour dire que cette mesure est éthique compte tenu de ce qu'ils font à notre secteur automobile?

L'hon. Mélanie Joly: Il faut savoir qu'il y a des constructeurs automobiles américains ici au Canada. On a GM à Oshawa. C'est vrai. On a Stellantis à Windsor. On a Ford à Oakville. On veut faire en sorte de préserver leur présence...

Raquel Dancho: Vous voulez dire que c'est une stratégie de négociation?

L'hon. Mélanie Joly: ... à moins que les conservateurs ne soient contre la création de ces emplois...

Raquel Dancho: C'est ce que vous dites?

L'hon. Mélanie Joly: ... qui s'élèvent à environ 10 000.

Le président: Chers collègues, accordez-moi un instant, s'il vous plaît.

[Français]

Plusieurs députés me font signe. Il y a un problème d'interprétation parce que deux personnes parlent en même temps.

[Traduction]

J'ai arrêté le chronomètre, madame Dancho, lorsque j'ai constaté que la réponse de la ministre allait être un peu plus longue. Il vous reste une minute et 40 secondes. Comme je l'ai mentionné au début, il s'agit ici d'équité. Nous voulons des réponses de qualité.

Madame la ministre, je vous accorde environ 20 secondes pour répondre.

Madame Dancho, je reviendrai ensuite vers vous. Encore une fois, si je constate un manque d'égalité, j'arrêterai le chronomètre afin de vous accorder le temps restant.

Madame la ministre, veuillez prendre environ 20 secondes.

L'hon. Mélanie Joly: Je pense que sa collègue, Mme Borrelli, de Windsor, conviendra que les emplois chez Stellantis sont importants. Il y a maintenant trois équipes. Nous devons veiller à soutenir les travailleurs de l'automobile ici au Canada, y compris ceux qui travaillent pour des entreprises américaines.

Dans le même temps, nous devons veiller à ce que GM et Stellantis, qui ont réduit leur production automobile au Canada, soient tenus responsables. Nous allons leur réclamer de l'argent et réduire leur accès au marché. C'est ce que nous faisons avec...

Raquel Dancho: Une fois encore, vous semblez présenter cela comme une sorte de stratégie de négociation. Cette subvention est réservée aux voitures fabriquées exclusivement aux États-Unis.

L'hon. Mélanie Joly: Pas exclusivement.

Raquel Dancho: Si ces véhicules sont fabriqués aux États-Unis, ils sont admissibles à cette subvention. L'achat d'un véhicule électrique fabriqué aux États-Unis ne crée aucun emploi au Canada. Il nous semble tout à fait contraire à l'éthique de concevoir un programme de ce genre.

Il serait très simple de dire que les véhicules américains ne sont pas admissibles à cette subvention, vu ce qu'ils font subir à notre secteur automobile. Je ne comprends pas très bien pourquoi vous n'adoptez pas cette position.

Vous pourriez peut-être nous en dire plus.

L'hon. Mélanie Joly: Oui.

Lorsque nous disons que nous allons réduire leur accès au marché, cela signifie qu'ils seront soumis à des droits de douane. Et bien sûr, une fois ces droits imposés, le prix des véhicules dépassera le plafond de 50 000 \$.

Vous dites que nous accordons des subventions, alors qu'en réalité, nous soutenons les voitures...

Raquel Dancho: Ce n'est pas exact, madame la ministre.

L'hon. Mélanie Joly: ... qui coûteront moins de 50 000 \$. Cela aura évidemment un impact sur les véhicules provenant des États-Unis, qui sont soumis au principe de réduction de l'empreinte carbone des constructeurs automobiles.

Le président: Il reste 20 secondes, madame Dancho. Soyez concise, s'il vous plaît.

Madame la ministre, veuillez fournir une réponse concise, s'il vous plaît, puis nous passerons à la question suivante.

Raquel Dancho: Me donnez-vous 20 secondes?

Le président: Je vous accorde 20 secondes, oui.

Raquel Dancho: Encore une fois, cette subvention est accessible aux véhicules électriques fabriqués aux États-Unis. Nous estimons que c'est profondément contraire à l'éthique, compte tenu de ce que fait l'administration américaine. Je ne suis pas satisfaite de vos réponses, alors je vais présenter la motion suivante, monsieur le président:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le comité entreprenne une étude d'au moins quatre réunions sur les politiques du gouvernement fédéral en matière de véhicules électriques, y compris en ce qui concerne les véhicules électriques chinois; que le comité invite la ministre de l'Industrie à témoigner pendant au moins deux heures, seule, dans le cadre de l'étude; que le comité invite d'autres témoins choisis par chaque parti à témoigner dans le cadre de l'étude; que cette étude ait la priorité sur toutes les autres affaires; et que le comité fasse rapport à la Chambre sur ses conclusions et ses recommandations.

Monsieur le président, il y a eu des communications avec d'autres partis, donc je crois qu'avec quelques améliorations, nous pouvons faire adopter une bonne motion. Cependant, je ne veux pas enlever trop de temps à mes collègues pour poser des questions.

Si vous êtes d'accord, monsieur le président, nous allons suspendre la discussion et, à la fin de la comparution de la ministre aujourd'hui, nous la reprendrons publiquement.

Le président: Merci, madame Dancho.

Chers collègues, deux choses. Tout d'abord, il s'agit d'une motion identique à celle déposée par Mme Dancho vendredi, donc il n'y a aucun problème sur le plan de la recevabilité.

Nous apprécions le fait que la ministre et ses fonctionnaires soient ici aujourd'hui. Nous devrions profiter de ce temps imparti.

Je vais jeter un coup d'œil rapide autour de la salle pour m'assurer que vous me permettez de contourner le Règlement et que nous nous engageons à aborder cette question après le départ de la ministre. Nous honorerons cet engagement, afin que nous puissions continuer...

Raquel Dancho: En public.

Le président: ... en public.

• (1555)

[Français]

Madame O'Rourke, vous avez la parole pour six minutes.

Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.): Madame la ministre, merci beaucoup d'être des nôtres. Je vous remercie des mesures comprises dans le budget de 2025.

[Traduction]

Dans le cadre de notre étude sur la productivité, et dans le contexte de la stratégie industrielle de défense, les témoins se sont succédé et ont tous parlé de l'importance de l'initiative de réponse tarifaire régionale. Ils ont parlé de l'amélioration du programme pour la recherche scientifique et le développement expérimental, ou RS&DE. Ils ont parlé de la valeur de la superdéduction à la productivité.

Madame la ministre, pourriez-vous nous parler des éléments du budget 2025 qui doivent être adoptés le plus rapidement possible pour que les entreprises sachent que ces mesures sont en place pour elles, en particulier en ce qui concerne l'agroalimentaire, la fabrication, la formation et le recyclage professionnel?

Je vais vous laisser parler de l'urgence d'adopter le budget, afin que les entreprises puissent avoir accès à ces soutiens essentiels.

L'hon. Mélanie Joly: Je vous remercie, chère collègue.

J'ai deux ou trois choses à dire.

[Français]

Il va de soi que, dans la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025, tout ce qui est lié au Fonds de réponse stratégique est très important. Ce fonds nous permet d'aider les entreprises qui sont touchées par les droits de douane, et il nous permet aussi d'investir dans des entreprises qui veulent prendre de l'expansion au Canada.

Il y a quelques semaines, en tant que ministre de l'Industrie, j'ai présenté mon plan de match pour le secteur. Il faut protéger les emplois, mais il faut aussi en créer. Le Fonds de réponse stratégique et tout ce qui est lié aux crédits d'impôt et à la recherche-développement sont donc très importants.

Pendant trop longtemps, les petites ou moyennes entreprises, ou PME, payaient les frais d'une bureaucratie beaucoup trop lourde, et elles devaient attendre trop longtemps avant d'accéder à leur financement. Elles avaient parfois des défis en matière de liquidité, ce qui était très frustrant, particulièrement s'il s'agissait d'entreprises en croissance qui devaient continuer d'investir et toujours se tourner vers différentes technologies de pointe. C'est pour ça que nous avons investi davantage dans une nouvelle approche, soit les crédits d'impôt.

C'est pourquoi c'est si important d'adopter la Loi no 1 d'exécution du budget de 2025. J'ai donné deux exemples, mais je pourrais continuer, car j'en ai 50 à vous donner.

Dominique O'Rourke: Est-ce logique que les députés de l'opposition votent contre un budget qui va aider les travailleurs sur le plan de la formation, qui va aider les industries avec du financement et qui vient secourir certaines des industries les plus touchées par les droits de douane américains?

Comprenez-vous pourquoi ils s'opposent à tout ce soutien pour nos industries les plus vulnérables, un soutien leur permettant d'être résilients et de saisir des occasions de croissance?

L'hon. Mélanie Joly: Merci, madame O'Rourke.

Je peux comprendre la joute parlementaire. Je peux comprendre l'idée de l'opposition, en particulier celle des conservateurs, de vouloir jouer à des jeux partisans pour essayer de bousculer un peu le gouvernement. Toutefois, nous ne sommes pas dans un contexte normal. Nous sommes dans une période où il y a essentiellement beaucoup d'anxiété, beaucoup d'imprévisibilité qui vient de nos voisins du Sud. Ça crée un climat d'investissement un peu allergique à de nouvelles grandes formes de financement ou d'investissement.

On a besoin de prévisibilité. On a besoin de mettre en place le plan de match. Ce dernier est bien soutenu partout au pays. Il démontre des engagements clairs en matière de politique publique. Il est aussi très bien reçu par le milieu des affaires. Je pense donc qu'on doit arrêter de faire de la partisanerie et qu'on doit être capable d'adopter le budget.

[Traduction]

Dominique O'Rourke: Madame la ministre, pour revenir à l'annonce quant à la stratégie automobile, qui a été très bien accueillie par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, Unifor, les concessionnaires automobiles et les fabricants automobiles mondiaux, pourriez-vous expliquer au Comité pourquoi la réponse a été si positive et pourquoi c'est si stratégique en ce moment pour l'industrie?

L'hon. Mélanie Joly: Nous avons fait beaucoup de travail et nous avons rencontré beaucoup de travailleurs. Je suis allée à Ingersoll, Brampton et Oshawa. J'ai été en contact avec de nombreux acteurs du secteur. Nous avons également rencontré, évidemment, Lanna Payne. J'ai son numéro sous la main. Elle a été très utile. Nous sommes toutes les deux d'accord pour dire que nous devons en faire plus pour défendre ces emplois, car si nous ne le faisons pas, il y a un véritable risque que ces emplois se retrouvent au sud de la frontière.

Nous avons également beaucoup travaillé avec le premier ministre provincial. Nous nous parlons tous les deux ou trois jours. J'ai également été en contact constant avec le ministre Fedeli, car nous voulons tous les deux la même chose, c'est-à-dire protéger les emplois et, en même temps, en créer davantage.

J'ai été en contact avec Honda et Toyota. J'ai été au Japon, en Corée du Sud et en Allemagne, pour attirer davantage d'investissements dans le secteur automobile. J'ai de nouveau été en contact avec Bev Goodman chez Ford pendant la fin de semaine. C'est la présidente de Ford Canada. J'ai rencontré GM. J'ai rencontré Stellantis. Je parle à Rob Wildeboer tout le temps. Il est responsable de Martinrea. J'étais au téléphone avec Linda Hasenfraz de Linamar pendant la fin de semaine.

L'objectif est de comprendre la position de chacun et, sur cette base, de proposer un plan très pragmatique.

À l'heure actuelle, l'industrie est confrontée aux droits de douane américains. En même temps, il y a une véritable révolution industrielle qui se déroule dans le secteur. En résumé, des technologies formidables sont développées en Chine et dans le monde entier. Nous devons nous assurer que le marché nord-américain n'est pas le dernier à les adopter, car le reste du monde se modernise.

Alors, comment le faire? C'est ce que nous essayons de faire. Je pense que nous avons été en mesure d'établir un très bon plan, qui consiste à soutenir les travailleurs de l'automobile et à soutenir la production automobile. En même temps, nous voulons nous assurer qu'il y a une véritable recherche et un véritable développement, ainsi qu'une réelle adoption des nouvelles technologies, afin de disposer d'un secteur automobile très performant pour les cent prochaines années.

• (1600)

[Français]

Le président: Merci, à vous deux.

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour six minutes.

Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ): Merci, monsieur le président.

Je salue la ministre, monsieur le sous-ministre et monsieur le directeur. Merci beaucoup d'être ici pour répondre à nos questions.

Mes premières questions porteront sur le projet de loi C-15 et sur les parties que nous avons étudiées en comité parlementaire.

Je vais d'abord parler de la partie sur la portabilité des renseignements.

Dans le projet de loi, vous présentez un cadre sur les services bancaires axés sur les consommateurs.

Comment cela va-t-il être harmonisé avec la portabilité des données qui est prévue par la Loi 25 du Québec?

Il s'agit d'éviter, premièrement, la fragmentation des règles de consentement et de révocation; deuxièmement, les écarts opérationnels, donc les formats, les délais de transmission; et, troisièmement, une incertitude juridique pour les coopératives provinciales, comme Desjardins?

Ce sont des questions de nature très technique. Si vous n'avez pas les réponses aujourd'hui, n'hésitez pas à les transmettre par écrit au Comité.

L'hon. Mélanie Joly: Vous et moi avons parlé de ces sujets-là, monsieur Ste-Marie. Je sais qu'ils sont très importants. Je pense aussi à la question de l'incertitude juridique en particulier.

Nous allons vous fournir des réponses à ces questions ultérieurement. La loi 25 a été adoptée avant le projet de loi de mise en oeuvre du budget, qui n'est toujours pas adopté, bien entendu. C'est pourquoi je suis devant vous aujourd'hui.

Nous allons très certainement pouvoir vous fournir des réponses à ces questions.

Gabriel Ste-Marie: D'accord, merci.

Ma prochaine question porte sur le même sujet.

En cas d'incident, comme une fuite ou un usage abusif chez un tiers, comment va être attribuée la responsabilité entre l'institution émettrice, le tiers récepteur et les autorités?

Ensuite, quels recours rapides et standardisés vont être imposés au bénéfice des membres du Québec?

L'hon. Mélanie Joly: Ça aussi, ça va faire partie de notre réponse.

Je sais que mon collègue Evan Solomon travaille sur toutes les questions liées aux données et à la confidentialité des données dans le cadre de la réforme de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques.

Les différentes lois en vigueur en la matière relèvent davantage de son mandat. On va donc vous fournir une réponse ultérieurement là-dessus aussi.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Je continue au sujet des parties du projet de loi C-15 que nous avons étudiées.

Je dois dire que j'ai été particulièrement déçu des changements qui ont été apportés concernant l'écoblanchiment. Dans les précédents projets de loi de mise en œuvre du budget, on avait apporté un changement à la Loi sur la concurrence pour encadrer les publicités en ce qui a trait à l'écoblanchiment. Quand une affirmation était faite, elle devait être appuyée par une étude crédible. De plus, on donnait aux particuliers le pouvoir d'engager des poursuites civiles en vertu de ce changement-là.

Dans le projet de loi C-15, on enlève ça. Les affirmations n'ont plus besoin d'être appuyées par des études, et on enlève aux individus le droit d'engager des poursuites. Même les poursuites qui avaient été entamées ont été abandonnées.

D'ailleurs, j'ai remarqué quelque chose de drôle en regardant les nouvelles à la télé: dès que le projet de loi C-15 a été déposé, j'ai recommencé à voir les publicités d'Alliance Nouvelles voies pour promouvoir le pétrole et les pipelines.

Pourquoi avez-vous choisi de reculer là-dessus?

• (1605)

L'hon. Mélanie Joly: En ce qui concerne les règles publicitaires en lien avec les changements climatiques, notre objectif était d'amener un peu plus de prévisibilité et de confiance dans le secteur, parce que, de façon générale, ces règles ont eu une incidence directe sur les investissements dans le domaine énergétique, y compris les énergies vertes. Nous avons vu ça comme un problème. L'intention était bonne, mais le moyen pour y arriver était mal avisé.

Notre objectif est de faire en sorte d'épouser cette transition énergétique et de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, tout en offrant un cadre réglementaire qui permet l'investissement.

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie de votre réponse, même si je ne suis pas convaincu et que je ne partage pas votre position là-dessus.

Ma prochaine question porte sur un autre sujet.

Dans la Rive-Sud, en face de Montréal, l'entreprise Lithion a pour objectif de récupérer les batteries de voitures électriques quand elles arrivent à la fin de leur vie utile. Cette entreprise est maintenant en difficulté. Québec aurait annoncé un soutien de

30 millions de dollars, alors qu'Ottawa n'aurait offert que 3 millions de dollars.

Est-ce un sujet que vous regardez?

Pourrait-il y avoir une aide plus grande?

L'hon. Mélanie Joly: Justement, le gouvernement du Québec m'a contactée ce matin pour aborder cette question. J'ai aussi rencontré plusieurs représentants de l'entreprise. Je la connais bien, puisque je l'ai visitée avec Antony Blinken, ancien secrétaire d'État américain, quand il est venu à Montréal. Nous avons parlé, justement, de la très bonne coopération entre le Canada et les États-Unis, à l'époque, sur la question des nouvelles énergies et de la transition énergétique.

Je vais donc faire un suivi, bien entendu. J'ai aussi eu beaucoup de conversations avec Christine Fréchette sur cette question-là.

Gabriel Ste-Marie: D'accord.

À mon avis, stratégiquement, ce serait essentiel d'avoir une entreprise qui peut récupérer ces batteries-là. Il y a le nickel...

L'hon. Mélanie Joly: Je suis d'accord.

Lorsqu'on parle de la filière batterie et des investissements dans les véhicules électriques, le recyclage des batteries fait très certainement partie des points à considérer. C'est pourquoi Lithion est une entreprise aussi importante.

Gabriel Ste-Marie: D'accord, merci.

Il me reste quatre secondes. Je vais donc y revenir au prochain tour.

Le président: Je vais recycler votre temps de parole et l'ajouter à votre prochaine question, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Monsieur Seeback, soyez à nouveau le bienvenu au Comité de l'industrie.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, vous avez annoncé votre nouvelle stratégie pour le secteur automobile, et je sais que vous croyez qu'elle fonctionnera pour créer des investissements au Canada et générer une nouvelle production de véhicules. J'espère sincèrement que vous avez raison, car nous avons besoin de cette aide.

La question que j'aimerais vous poser concerne les subventions pour les véhicules électriques fabriqués aux États-Unis. J'ai passé la fin de semaine à parler avec des travailleurs de l'automobile au chômage dans ma circonscription qui ont travaillé à l'usine de Brampton. Lorsque je leur ai expliqué que l'argent des contribuables canadiens permettrait de subventionner l'achat de VE américains après la fermeture de leur usine — qui devait produire le Jeep Compass, et que cette production a été transférée aux États-Unis —, ils étaient outrés, car Donald Trump a déclaré une guerre économique contre notre secteur automobile, et ils ont perdu leur emploi à cause de cela.

Qu'avez-vous à dire à ces travailleurs de l'automobile avec qui j'ai eu une discussion la fin de semaine passée au sujet de la subvention des véhicules électriques américains?

L'hon. Mélanie Joly: Écoutez, monsieur Seeback, je les ai rencontrés il y a quelques mois, et j'ai rencontré les travailleurs de Stellantis. Certains d'entre eux se sont vus offrir un emploi à Windsor, ce qui est trop loin, selon moi, pour construire le Dodge Charger, qui sera soutenu par ce nouvel incitatif pour les VE.

Nous pouvons être fiers, car le Dodge Charger vient de remporter le prix de la voiture nord-américaine de l'année au Salon de l'auto de Detroit, et le président Trump était présent. C'est un VE fabriqué au Canada. Nous en sommes très fiers.

De plus, le regroupement Ontario Auto Mayors vient de publier un message sur X indiquant qu'il accueillait favorablement la stratégie automobile et le projet de programme de remise pour soutenir plus de 840 000 nouveaux achats de VE. C'est une bonne nouvelle. Ils ont dit que la valeur du marché des VE est « déjà passée de 3,1 % en 2019 à 15,4 % en 2024 »...

• (1610)

Kyle Seeback: Madame la ministre, avec tout le respect que je vous dois...

L'hon. Mélanie Joly: ... donc c'est vraiment une bonne nouvelle aussi.

Le président: D'accord.

Monsieur Seeback, comme je l'ai fait avec Mme Dancho, j'ai arrêté la minuterie et je fais un suivi du temps accordé à tout le monde. Ne vous inquiétez pas; nous allons y arriver.

Monsieur Seeback, nous revenons à vous. Il vous reste trois minutes.

Kyle Seeback: Avec tout le respect que je vous dois, madame la ministre, vous n'avez pas répondu à la question. Je sais que c'est une question difficile, mais pourriez-vous s'il vous plaît essayer d'y répondre précisément. Que dites-vous aux travailleurs de l'automobile canadiens qui ont perdu leur emploi à cause des droits de douane de Donald Trump sur les automobiles canadiennes, et que leur dites-vous alors que votre gouvernement prévoit subventionner l'achat de véhicules électriques américains?

Je ne veux pas entendre parler de la stratégie automobile. Je veux seulement savoir ce que vous leur dites. Ils veulent savoir. Ils m'ont demandé de vous poser cette question.

Que leur dites-vous au sujet de l'argent des contribuables canadiens servant à subventionner l'achat de véhicules américains?

L'hon. Mélanie Joly: Lorsque j'ai parlé avec les travailleurs de l'automobile, ils m'ont dit qu'ils étaient vraiment contents de la stratégie automobile parce qu'elle apporte de la prévisibilité à un secteur qui est attaqué par l'administration américaine.

Quand je leur ai dit que nous devons adopter l'électrification parce que c'est là que le reste du monde se dirige, et que nous allons devancer l'industrie américaine, ils ont dit oui, ils sont d'accord.

Quand je leur ai dit que, dans les années 1980, lorsque les usines automobiles américaines fermaient leurs portes, nous avons décidé d'accueillir les fabricants automobiles japonais, et qu'à présent, ils représentent 77 % de notre production, ils ont dit oui, ils sont d'accord.

Entretemps, ce que je leur dis, c'est que nous devons nous assurer de garder au moins les fabricants automobiles américains au Canada, ceux qui sont encore ici, pour préserver les emplois de leurs collègues.

Kyle Seeback: Ce n'est pas ce que les subventions...

L'hon. Mélanie Joly: En échange, s'ils réduisent leur production, nous pourrions réduire leur accès au marché. Par conséquent, ils n'auront pas accès aux incitatifs pour les VE. Ils m'ont dit: « Madame la ministre, cela est tout à fait logique. »

Kyle Seeback: Personne à qui j'ai parlé cette fin de semaine...

L'hon. Mélanie Joly: Je peux vous donner les noms des personnes avec qui j'ai parlé.

Kyle Seeback: Vous devriez les mettre au courant, car je ne pense pas que vous leur ayez dit que les VE américains seraient admissibles à cette subvention. Lorsque je l'ai dit aux travailleurs de l'automobile canadiens, ils étaient outrés.

Vous avez parlé du Dodge Charger. Savez-vous combien de Dodge Chargers vendus au Canada l'année dernière seraient admissibles à cela? Vous ne le savez probablement pas, mais moi, je le sais: 600. Six cents véhicules seront admissibles au Canada.

Avez-vous également entendu que Stellantis met fin à la production du VE Pacifica? On en a fait l'annonce.

La grande majorité de ces subventions ira à des pays étrangers, y compris les États-Unis, dont le président a déclaré la guerre à notre industrie automobile. Je ne sais pas comment vous justifiez cela.

Vous pouvez changer d'avis. Vous pouvez dire: « Vous savez quoi? Nous avons fait une erreur. Les véhicules électriques américains ne sont pas admissibles tant que la guerre commerciale n'est pas terminée. »

Pourquoi ne feriez-vous pas cela?

L'hon. Mélanie Joly: Une chose que je ne comprends pas concernant le point de vue des conservateurs sur la politique industrielle liée au secteur automobile, c'est pourquoi ils sont contre l'électrification. Vous étiez contre les exigences relatives aux VE, donc, d'accord, nous les avons supprimées, mais nous voulons réduire les émissions de GES et nous aligner davantage sur l'Europe.

Kyle Seeback: Nous sommes contre le fait de donner de l'argent des contribuables canadiens à Donald Trump pour nos véhicules.

L'hon. Mélanie Joly: Non, c'est plus idéologique que cela. Fondamentalement, il y a quelque chose que je ne comprends pas, car il s'agit d'accepter où le changement s'opère dans le secteur. Il s'agit de faire en sorte que nous puissions construire les meilleures voitures au monde pour le monde. Il s'agit de cesser d'être un otage de notre géographie et de pouvoir exporter à travers le monde. Il s'agit également de s'attaquer à la véritable question de l'abordabilité à un moment où les gens souhaitent investir et acheter de nouveaux véhicules, mais ils ont besoin d'un peu d'aide.

Tout le monde est en faveur de notre stratégie automobile, y compris les incitatifs pour les véhicules électriques. Seuls les conservateurs y sont opposés.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Seeback.

Monsieur Bains, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Parm Bains (Richmond-Est—Steveston, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, de vous joindre à nous aujourd'hui et pour tout votre travail acharné durant cette difficile guerre commerciale avec les États-Unis.

Vous avez déclaré que le Canada investira dans les entreprises qui investiront au pays. Pouvez-vous expliquer comment ce processus est déjà en cours?

L'hon. Mélanie Joly: Oui. Selon la production automobile au Canada, si, par exemple, les fabricants automobiles américains produisent un certain nombre de voitures au Canada, ils ont le droit d'importer des voitures des États-Unis sans droits de douane, mais s'ils réduisent leur production, alors nous imposons des droits de douane sur le nombre qu'ils réduisent essentiellement. Cinquante pour cent de la production automobile de Stellantis l'année dernière a fait l'objet de droits de douane. Cela rend les véhicules vendus par Stellantis au Canada beaucoup plus coûteux, et ils dépasseront alors le seuil de 50 000 \$, qui est le seuil pour avoir accès aux incitatifs pour les VE.

En même temps, nous avons évidemment un fonds de réponse stratégique pour aider Honda, Toyota et les entreprises qui investissent davantage au Canada. Nous pensons que c'est une bonne façon de veiller à ce que les gens à Cambridge, Alliston et Woodstock continuent d'être employés, et plus que cela, nous pouvons faire en sorte que la prochaine génération de Honda Civic soit construite au Canada. La bonne nouvelle est que la production du RAV4, un nouveau modèle de Toyota, vient d'être annoncée. Karim Bardeesy, mon secrétaire parlementaire, était là. Nous voulons également garantir que le nouveau modèle de Lexus est fabriqué au Canada.

C'est notre objectif, à savoir vraiment protéger les emplois, les pérenniser, être partenaires de ces entreprises et, parallèlement, attirer de nouveaux investissements de la Corée, de l'Allemagne et de la Chine.

• (1615)

Parm Bains: Vous avez parlé du Fonds de réponse stratégique. Une recherche de la Banque du Canada suggère que l'inflation alimentaire de l'année dernière était presque entièrement due à l'augmentation des coûts d'importation. Le gouvernement met de côté 500 millions de dollars du Fonds de réponse stratégique pour aider les entreprises à faire face aux coûts des perturbations de la chaîne d'approvisionnement sans répercuter ces coûts sur les consommateurs.

Pouvez-vous nous expliquer comment ce financement renforcera la souveraineté alimentaire, la production alimentaire nationale et la transformation des aliments au Canada?

L'hon. Mélanie Joly: Nous savons que certains des aliments vendus dans nos épiceries sont touchés par les droits de douane américains. Bien que nous n'ayons pas de droits de douane sur les aliments, parfois, par le biais de leur chaîne d'approvisionnement, ils passent du Brésil ou d'Asie aux États-Unis, puis des États-Unis à ici. Lorsque les marchandises entrent aux États-Unis, elles sont soumises à des droits de douane. Les droits de douane sont inclus dans les prix. Ensuite, ils arrivent au Canada. C'est là que cela pose problème.

Nous devons également nous assurer d'augmenter notre transformation et notre production alimentaire au Canada. Nous devons être beaucoup plus souverains en ce qui concerne notre production alimentaire. Cela réduira le coût des aliments et créera également de bons emplois. C'est pour cette raison que nous avons attribué un plus grand financement par l'entremise du Fonds de réponse stratégique pour attirer des investissements.

Mon équipe et moi-même sommes actuellement en pourparlers avec des entreprises pour nous assurer que c'est le cas.

Parm Bains: Pourriez-vous expliquer l'enjeu concernant le prêt de 400 millions de dollars à Algoma, qui a ensuite licencié 1 000 employés quelques jours plus tard?

Le Canada doit avoir un secteur de l'acier national solide. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ce prêt était nécessaire?

L'hon. Mélanie Joly: Algoma a été profondément touchée par les droits de douane. L'ensemble du modèle d'affaires d'Algoma et de toutes nos aciéries était basé sur le fait qu'elles enverraient de l'acier aux constructeurs d'automobiles américains de l'autre côté de la frontière. C'était essentiellement ainsi que ces usines allaient devenir rentables, compte tenu de l'entente de libre-échange que nous avons, et que nous avons toujours, avec les États-Unis, mais malheureusement, il y a maintenant des droits de douane de 50 % sur le secteur de l'acier et de l'aluminium.

Ce qui s'est passé, c'est que nous avons offert des liquidités, mais je pense vraiment qu'à la fin de l'année prochaine, nous serons en mesure de ramener au moins 500 employés à Algoma. Je me suis rendue deux fois à Sault Ste. Marie l'année dernière, y compris en décembre lorsque les annonces des licenciements ont eu lieu. J'ai rencontré le syndicat. Je sais à quel point c'est frustrant et difficile.

Nous discutons en ce moment même. En fait, je vais rencontrer Algoma cette semaine pour soutenir la construction d'un nouveau laminoir à poutrelles et aussi d'un nouveau laminoir à tôles fortes. Nous pensons que cela permettra aux travailleurs d'Algoma d'offrir des produits pour le secteur du logement et pour la construction d'infrastructures, et en même temps pour les secteurs militaire et de la défense. C'est notre objectif.

C'est une période vraiment difficile, mais nous avons des échanges avec Algoma. Nous pensons que nous pouvons parvenir à une entente. De plus, nous sommes en pourparlers avec Tenaris pour créer davantage d'emplois à Sault Ste. Marie.

• (1620)

Parm Bains: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bains.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole pour deux minutes et 34 secondes.

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Avant de commencer mon temps de parole de deux minutes et 34 secondes, je ferai un rappel au Règlement.

Vous avez fait une intervention en ce qui concerne la qualité de l'interprétation, à savoir que lorsqu'il y a des discussions croisées, ça occasionne des difficultés aux interprètes. Il y en a eu d'autres qui nous ont été signalées par la suite.

Évidemment, je rappelle à mes collègues de bien vouloir respecter le décorum pour nos interprètes, qui font un travail extraordinaire.

Le président: Le message est bien reçu. C'est un bon rappel.

Merci, monsieur Ste-Marie.

Gabriel Ste-Marie: Oui, merci.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner un état de la situation pour ce qui est du programme d'aide à l'industrie forestière?

Combien d'entreprises, idéalement par province, l'ont utilisé? Combien de garanties de prêts ont été accordées?

L'hon. Mélanie Joly: Ce que je sais à l'heure actuelle, c'est que nous avons déjà accordé un soutien de 200 millions de dollars. Nous nous sommes engagés à décaisser cet argent pour 15 entreprises. Plusieurs des agences de développement régional sont également là pour aider le secteur en matière de développement économique.

Le problème, présentement, c'est que plusieurs entreprises dans le secteur forestier sont inquiètes. Elles hésitent à accumuler plus de dettes. Dans le fond, le modèle d'affaires est très difficile à cause des droits de douane extrêmement élevés, qui rendent difficiles les activités des entreprises.

C'est donc un défi énorme pour les entreprises du secteur forestier, parce qu'elles doivent trouver une façon de changer leur modèle d'affaires, alors qu'il y a des défis en matière de liquidités. Mon collègue Tim Hodgson, le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles, a créé un groupe de travail pour tenter de trouver une solution encore plus importante. Nous voyons déjà que, ce que nous offrons, c'est bien, mais il y a encore plus de choses à faire.

Gabriel Ste-Marie: À ce sujet, nous avons repris la proposition des syndicats du secteur forestier et de beaucoup de scieries.

Comme la majorité des redevances sont mises en fiducie, le temps que le conflit se règle, ceux-ci proposaient que le gouvernement leur avance la moitié des fonds tenus là, en attendant, ce qui leur permettrait de continuer à vendre leurs produits aux États-Unis.

Cette piste de solution pourrait fonctionner, mais nous continuons de parler avec votre collègue à ce sujet.

L'hon. Mélanie Joly: Oui, c'est ça.

Je sais que le ministre LeBlanc est très au courant de la situation. Il y a eu plusieurs discussions avec des représentants américains. Disons que les négociations avec ces derniers sont très difficiles.

Gabriel Ste-Marie: Oui, c'est le cas, en effet.

Il me reste très peu de temps de parole.

Mercredi, vous allez annoncer la Stratégie industrielle de la défense. Que pouvez-vous nous dévoiler à ce sujet?

Dans les médias, ce matin, on a mentionné que 75 % de l'approvisionnement est lié à des importations des États-Unis, présentement.

Visez-vous un pourcentage précis, dans le cadre de cette stratégie, qui retournerait dans l'économie canadienne?

L'hon. Mélanie Joly: Pour nous, il sera très important de créer des emplois au moyen du financement dans le domaine de la défense. Il faut mettre fin à cette dépendance au secteur américain de la défense.

Le gouvernement va créer plus de 100 000 emplois au Canada. Notre règle en matière d'approvisionnement va être, premièrement, de construire ici. Si ce n'est pas possible de construire ici, parce que le Canada n'a pas les compétences nécessaires, il va créer des partenariats et des associations. S'il n'y arrive pas, à ce moment-là, il va acheter des produits ailleurs.

Je vous donne un exemple. Bombardier, qui est un constructeur dans le domaine aérospatial, peut certainement construire des avions. C'est la même chose pour le chantier Davie, à Québec. Si le

Canada n'y arrive pas seul, Bombardier et Saab peuvent travailler ensemble pour créer et construire un avion de surveillance, comme le GlobalEye.

Prenons l'exemple des sous-marins, qu'on ne construit pas au Canada. L'idée est non seulement d'acheter des sous-marins allemands ou coréens, mais également de créer des emplois chez Mar-men, à Trois-Rivières.

Le gouvernement pourrait aussi créer des emplois dans le domaine de l'intelligence artificielle chez Cohere, à Toronto. Il pourrait aussi faire en sorte de créer, au moyen de ses investissements et de son approvisionnement, des emplois chez Algoma Steel, ou à Sorel dans le domaine de l'acier ou, bien entendu, au Saguenay—Lac-Saint-Jean dans le domaine de l'aluminium.

• (1625)

Le président: Merci.

Monsieur Ste-Marie, vous faites toujours un bon travail pour trouver une minute de plus à votre temps de parole. Madame la ministre vous a aussi aidé, cet après-midi.

[Traduction]

Monsieur Guglielmin, vous avez la parole pendant cinq minutes, puis ce sera au tour de M. Ma, ce qui conclura notre séance aujourd'hui.

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, madame la ministre, de répondre à nos questions.

Madame la ministre, vous êtes au gouvernement depuis longtemps. Est-il juste de dire que vous croyez que le gouvernement devrait être transparent et responsable?

L'hon. Mélanie Joly: Comme toujours, bien sûr.

Michael Guglielmin: Comme de nombreux Canadiens le savent bien, nous sommes ici pour discuter de la loi d'exécution du budget. Cela semble plutôt inoffensif, mais ce que la plupart des Canadiens ne savent peut-être pas, c'est qu'il s'agit d'un projet de loi omnibus de 600 pages.

Enfouie à la page 300, partie 5, section 5, article 208, se trouve une disposition qui vous permet, en tant que ministre, ainsi qu'à d'autres de vos collègues ministériels, d'exempter toute personne, société ou organisation d'être soumise aux lois fédérales, à l'exception de celles qui relèvent du Code criminel. Si je comprends bien, ces exemptions ne nécessitent pas d'approbation parlementaire. Elles peuvent durer jusqu'à six ans. Elles sont justifiées par des termes vagues tels que « intérêt public », « innovation » et « compétitivité ».

Madame la ministre, croyez-vous que votre gouvernement devrait être en mesure de suspendre de manière sélective, à huis clos, des lois adoptées par le Parlement?

Karim Bardeesy (Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, allez-y, monsieur Bardeesy.

Karim Bardeesy: Je sais que certaines parties de la loi d'exécution du budget ont été envoyées à ce comité. Je ne sais pas si nous sommes saisis de cette partie-là.

Le président : Je pense que nous avons été relativement flexibles par rapport à certains des sujets de discussion ici aujourd'hui...

Un député : [*Difficultés techniques*] bon travail.

Le président : ... je vais donc donner à la ministre l'occasion de répondre.

Chers collègues, j'entends beaucoup de remarques de part et d'autre de la salle. Ce ne sera plus très long.

Madame la ministre, je vais m'adresser à vous et vous donner l'occasion de vous exprimer à ce sujet.

Je pense que c'est acceptable pour l'instant, monsieur Bardeesy, mais je vous remercie d'avoir soulevé la question.

Allez-y, madame Joly.

L'hon. Mélanie Joly : Oui, bien sûr, le gouvernement croit en l'innovation. Nous croyons en la réduction de la paperasse. Nous croyons également en l'importance de la surveillance parlementaire.

Michael Guglielmin : Je pense que ce qui me préoccupe particulièrement dans cette disposition, et je pense que c'est aussi ce qui préoccupe les Canadiens, c'est que l'article 208 accorde aux ministres un droit de veto sur les lois adoptées par le Parlement, essentiellement tout ce qui a été adopté depuis le début de la Confédération, pour autant qu'elles ne relèvent pas du Code criminel. Cela réduit l'importance des représentants élus et concentre davantage de pouvoir entre les mains du Cabinet et du premier ministre.

Les Canadiens ont donc toutes les raisons de s'inquiéter. Nous avons été témoins de scandales majeurs au sein de votre gouvernement, du gouvernement libéral, où, par le passé, le pouvoir discrétionnaire politique s'est mêlé aux agissements de puissantes entreprises. SNC-Lavalin et l'organisme UNIS sont deux exemples évidents. Avec tout le respect que je vous dois, madame la ministre, vous faisiez partie du cabinet à l'époque. Si ces lois avaient été en vigueur, nous n'aurions même jamais été au courant de ces conflits d'intérêts.

Pouvez-vous expliquer pourquoi les Canadiens devraient croire que ce nouveau pouvoir d'exemption ne servira pas simplement à accorder davantage d'exemptions aux initiés libéraux bien connectés?

L'hon. Mélanie Joly : Avant toute chose, nous respectons toujours les règles déontologiques. Personnellement, je les ai toujours respectées et je les respecterai toujours.

Votre remarque est pertinente. Je pense que c'est la raison pour laquelle ce comité étudie la loi d'exécution du budget. Vous devriez faire une recommandation et nous en tiendrons compte. Nous croyons, comme je l'ai mentionné, à la surveillance parlementaire.

Michael Guglielmin : Pour que les Canadiens qui nous regardent et les membres de ce comité comprennent bien la gravité de la situation, nous avons ici des exemples tirés des divulgations concernant les activités de lobbying du premier ministre, qui ont plus que doublé. Il a rencontré des représentants du monde des affaires deux fois plus souvent que le premier ministre précédent. Selon le Centre canadien de politiques alternatives, 59 personnes ayant des liens avec le premier ministre dirigent maintenant certaines des plus grandes entreprises canadiennes.

Notre préoccupation, et je pense que c'est celle de nombreux Canadiens, est que nous devons avoir la certitude que les exemptions

prévues à l'article 208 ne sont pas simplement des exemptions pour les amis du premier ministre.

Pouvez-vous vous engager aujourd'hui à ce que chaque exemption accordée en vertu de l'article 208 soit divulguée avec une justification juridique complète avant de les accorder?

• (1630)

L'hon. Mélanie Joly : Le premier ministre est entré en politique avec une vaste expérience dans le secteur privé et après avoir travaillé à la Banque d'Angleterre et à la Banque du Canada, ce qui est en fait très utile pour le pays en ce moment, alors que nous faisons face à une guerre commerciale.

Je suis convaincue que les mécanismes de contrôle éthique nécessaires sont en place, que toutes les lois sont respectées et qu'aucune forme de violation de ces mécanismes n'est tolérée.

Pourquoi? Fondamentalement, ce que nous valorisons en tant que gouvernement et institution, c'est la confiance des Canadiens. Je pense vraiment que vous devriez faire la recommandation, qui est importante, et nous en tiendrons compte. Je crois vraiment au travail des députés, comme vous, et je pense vraiment que nous devons nous assurer qu'il y a en place des garde-fous solides pour maintenir la confiance du public.

Michael Guglielmin : Je vous remercie, madame la ministre.

Je peux comprendre l'expérience en affaires. J'ai passé ma carrière dans le milieu avant d'entrer au Parlement pour appliquer mon sens des affaires au processus parlementaire. Cela ne signifie pas pour autant que nous, en tant que parlementaires, et vous, en tant que ministre de la Couronne, ne devrions pas adopter des lois aussi restrictives que possible afin d'éviter toute possibilité d'exploitation, de conflit d'intérêts ou de corruption.

L'hon. Mélanie Joly : C'est exactement pourquoi vous devriez proposer des recommandations. Nous veillerons à agir de bonne foi et à voir ce qui peut être fait pour créer des garde-fous importants.

Je suis d'accord que nous devons agir vite et prendre des décisions rapidement. Nous devons réduire la paperasse. Nous devons nous débarrasser des réflexes bureaucratiques qui existent dans la fonction publique — désolée, chers collègues — depuis trop longtemps. En même temps, nous devons veiller à ce qu'il y ait un contrôle parlementaire. Je pense que nous pouvons y parvenir.

Michael Guglielmin : Je vous remercie, madame la ministre.

Le président : Monsieur Ma, vous allez conclure la série de questions. Vous disposez de cinq minutes.

Michael Ma (Markham—Unionville, Lib.) : Madame la ministre, votre stratégie automobile récemment annoncée a reçu un accueil très favorable de la part des syndicats, du gouvernement provincial et des associations environnementales. Tout le monde semble être satisfait de la direction que notre gouvernement prend actuellement.

Comment la nouvelle stratégie automobile annoncée aidera-t-elle à définir stratégiquement l'industrie automobile canadienne dans les années à venir?

L'hon. Mélanie Joly: De nombreuses décisions ont été prises par le secteur automobile, et beaucoup d'entre elles étaient liées à l'Inflation Reduction Act, la loi sur la réduction de l'inflation américaine, sous la présidence de Biden. Beaucoup de décisions ont été prises aux États-Unis en lien avec cela. Le président Trump a décidé de prendre sa propre décision. C'est bien, mais nous devons penser à l'avenir.

Penser à l'avenir, c'est se demander comment nous pouvons continuer à construire des voitures que les gens voudront acheter à un prix abordable tout en restant compétitifs, et comment nous pouvons maintenir notre présence ici à un moment où les constructeurs automobiles américains sont fortement incités à quitter le pays pour s'installer au sud de la frontière, tout en étant capables d'attirer de nouveaux investissements. Nous savons que nous allons réviser l'ACEUM. C'est une chose à laquelle nous allons travailler.

Nous avons trouvé différentes façons d'y parvenir. J'ai parlé d'attirer la production automobile au Canada. Nous le faisons grâce au fonds de réponse stratégique de trois milliards de dollars pour l'automobile. Nous y parvenons grâce à un système de remise qui vise essentiellement à soutenir les constructeurs automobiles au Canada. Lorsqu'ils réduisent leur présence, nous les pénalisons et nous réduisons leur accès au marché pour les voitures provenant des États-Unis. Nous prenons ces mesures parce que nous estimons que les entreprises qui augmentent leur production au Canada devraient pouvoir en bénéficier.

Nous envisageons de créer un système de crédits pour les entreprises qui pourront produire davantage pour vendre leurs produits à celles qui réduisent leur présence. C'est pourquoi nous serons en mesure d'ancrer les constructeurs déjà présents et d'en attirer potentiellement d'autres. Nous souhaitons également utiliser les marchés publics de la défense pour attirer des investisseurs, qu'ils soient coréens ou allemands.

Michael Ma: Madame la ministre, mes collègues ici présents ont exprimé aujourd'hui leurs inquiétudes quant au fait que les subventions accordées aux véhicules électriques finissent dans les poches de Donald Trump, entre autres. Pouvez-vous nous expliquer comment le gouvernement soutient la production nationale?

• (1635)

L'hon. Mélanie Joly: Je viens justement de parler du Fonds de réponse stratégique et du cadre de remise, de toute évidence parce que nous imposons des droits de douane sur les voitures fabriquées aux États-Unis. Je viens également de mentionner les droits de douane sur les véhicules électriques, bien sûr.

Les incitatifs relatifs aux VE s'appliquent aux voitures fabriquées au Canada. Leur prix peut même dépasser 50 000 \$ si elles sont fabriquées au Canada. Nous serons là pour les soutenir.

Cela concerne actuellement le Dodge Charger, mais aussi les hybrides rechargeables. Nous pensons que les hybrides rechargeables, notamment le nouveau RAV4, la prochaine Civic — nous l'espérons — et la Lexus, pourront être couverts, mais nous croyons pouvoir en faire davantage.

L'usine de batteries Volkswagen est actuellement en construction. LG possède également une usine de batteries. Nous avons deux installations très importantes dans ce domaine, qui constituent selon nous des atouts majeurs pour attirer de nouveaux investisseurs.

Michael Ma: C'est formidable.

Madame la ministre, dans la même veine, de quelle manière le gouvernement a-t-il contribué à élargir les choix des consommateurs lors des récentes missions commerciales?

L'hon. Mélanie Joly: Nous avons conclu un accord de libre-échange avec l'Europe. Nous avons conclu un accord de libre-échange avec l'Asie. Nous estimons qu'en réunissant un groupe de pays de taille moyenne autour d'un projet de zone de libre-échange sans droits de douane, nous pouvons offrir davantage de choix.

Nous voulons également nous assurer que les constructeurs automobiles qui exportent beaucoup vers le Canada puissent également produire au Canada. Tel est notre objectif, et nous travaillerons avec eux pour attirer davantage d'investissements.

Le président: Chers collègues, cela nous amène à la fin de la première heure.

[Français]

Madame la ministre, je vous remercie beaucoup d'avoir été des nôtres.

[Traduction]

Monsieur Vincent, monsieur Chhabra, nous vous sommes très reconnaissants d'être également présents. Nous comprenons à quel point il est difficile de s'absenter du bureau, et nous vous remercions.

Chers collègues, je vais suspendre très brièvement la séance afin de permettre aux partis de discuter de la motion. Nous poursuivrons en séance publique pour traiter cette question, puis je suspendrai à nouveau la séance afin que nous puissions nous réunir à huis clos pour examiner le rapport.

La séance est suspendue.

• (1635)

(Pause)

• (1640)

Le président: Chers collègues, je vous rappelle que nous sommes toujours en séance publique.

Nous allons examiner la motion présentée par Mme Dancho. Une fois que nous l'aurons examinée, je suspendrai la séance afin que nous puissions nous réunir à huis clos et poursuivre l'examen du rapport.

Monsieur Guglielmin, vous avez levé la main. Vous avez la parole.

Michael Guglielmin: Merci, monsieur le président.

Nous avons eu quelques discussions entre les partis. Je voudrais proposer un amendement, qui, je pense, satisfera tout le monde ici. Il vise à supprimer les mots « que cette étude ait priorité sur toutes les autres affaires ». Nous souhaitons également apporter quelques ajouts. Le premier concerne la « nouvelle stratégie automobile » et le deuxième est:

que cette étude soit menée immédiatement après la conclusion des rapports relatifs aux écarts de productivité sous-jacents du Canada et la fuite des capitaux et la stratégie industrielle de défense; que l'étude soit menée parallèlement à l'étude sur l'intelligence artificielle dans les secteurs industriels stratégiques au Canada;

Le président: D'accord.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, est-ce que l'interprétation est correcte?

Gabriel Ste-Marie: Idéalement, ce serait bien de transmettre la traduction aux interprètes, mais elle m'avait été présentée.

Le président: D'accord. Il s'agit de mener votre étude au sujet de l'intelligence artificielle en même temps, c'est-à-dire après la fin du traitement des rapports.

• (1645)

[Traduction]

Avant cela, M. Guglielmin, voulez-vous...?

Michael Guglielmin: Vous voulez que je lise le tout?

Le président: Non, je pense que cela ira pour l'instant, vu qu'on distribue des copies écrites.

Monsieur Bardeesy, c'est à vous.

Karim Bardeesy: Merci, monsieur le président.

Nous remercions nos collègues, Mme Dancho et M. Ste-Marie, d'avoir amorcé la collaboration sur cette partie de nos délibérations.

Comme je l'ai brièvement mentionné lors de notre dernière réunion, l'étude plus courte que nous avons menée sur les automobiles a eu un effet bénéfique sur certaines des délibérations du gouvernement et sur les échanges que nous avons eus avec les témoins, en particulier en ce qui concerne les effets de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques et le ralentissement potentiel des investissements découlant des mesures commerciales prises par les États-Unis, ainsi que les mesures que le Canada devait prendre, de manière unifiée, pour régler les problèmes qui se posaient à nous. Je tiens à saluer le travail que nous avons déjà accompli dans ce dossier. Le fait d'avoir obtenu des résultats concrets ne signifie pas qu'il n'y a pas de désaccords ou de divergences entre les partis, dont certains ont déjà été soulevés aujourd'hui.

Cette motion a pour effet de nous amener à réaliser deux études simultanées, comme nous l'avons fait à l'automne. Je sais que cela est plus inhabituel qu'ordinaire dans le cadre des travaux du Comité et pour nos analystes qui travaillent d'arrache-pied. À un moment donné, j'aimerais poser une question aux greffiers au Bureau sur les effets réels de la mise en œuvre de cette motion, étant donné que nous l'avons fait avec une certaine hésitation la dernière fois et que nous avons un calendrier en tête pour la session d'hiver, dans lequel cette étude n'était pas prévue. Encore une fois, je tiens à souligner que nous avons mené une étude sur l'automobile à l'automne, en réponse à la situation sur le terrain.

Je souligne également que cette motion contient des passages portant sur la communication des conclusions et des recommandations à la Chambre. J'estime que, de ce côté-ci et collectivement, nous avons déjà utilisé à bon escient le temps alloué aux comités, la période des questions et le temps de débat à la Chambre pour souligner les problèmes du secteur automobile qu'il faut aborder de manière exhaustive et publique. En effet, nous aurons quatre réunions supplémentaires, soit huit heures de plus, pour aborder cette question de manière exhaustive et publique, avec la participation éventuelle de la ministre qui, si elle accepte l'invitation, comparaitrait pour la troisième fois devant ce comité.

Le président: Monsieur Bardeesy, désolé de vous interrompre. Je suis très impatient d'en arriver au rapport sur la productivité. Je pense que vous vous apprêtez à en venir au fait, alors pourriez-vous passer directement à votre idée?

Merci.

Karim Bardeesy: Oui, bien sûr.

[Français]

Je m'inquiète quant à l'effet de cette motion s'il n'y a pas d'amendement. Elle causerait un autre retard dans l'utilisation du temps à la Chambre. Nous avons beaucoup de projets de loi importants sur lesquels travailler et voter, incluant le projet de loi C-15 que nous avons étudié il y a quelques minutes. Je propose donc un amendement.

[Traduction]

Il s'agit d'ajouter à la fin de la motion: « et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse complète au rapport ».

[Français]

En français, il s'agit d'ajouter ce qui suit à la fin de la motion: « et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse complète au rapport. »

[Traduction]

Le président: Je vais donner la parole à Mme Dancho pour clarifier cela, mais je tiens à rappeler où nous en sommes dans la procédure: il s'agit d'un sous-amendement. Nous en sommes donc actuellement au sous-amendement proposé à l'amendement.

Allez-y, madame Dancho.

Raquel Dancho: Monsieur le président, pour être certaine de bien comprendre, s'agit-il d'un ajout à la dernière phrase ou d'un remplacement de celle-ci? S'agit-il de la phrase: « et le comité fasse rapport à la Chambre sur ses conclusions et ses recommandations et le gouvernement publie une réponse »? Je ne comprends pas bien.

• (1650)

Karim Bardeesy: Cela s'ajoute à... Sauf erreur, selon le Règlement, la réponse au rapport doit être donnée avant la présentation du rapport contenant les conclusions du Comité. C'est ce que je crois comprendre.

Le président: Donnez-moi une seconde. Je pense que nous sommes en train de perdre un peu le fil.

Monsieur Bardeesy, pourriez-vous relire exactement ce que vous souhaitez proposer comme sous-amendement?

Karim Bardeesy: Il s'agit d'ajouter ce qui suit à la fin de la motion: « et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse complète au rapport. »

À ma connaissance, le gouvernement doit présenter une réponse au Comité avant que le Comité ne fasse rapport à la Chambre.

Le président: Je vais marquer une très brève pause pour clarifier les choses. Je crois comprendre ce que vous essayez de faire.

• (1650)

(Pause)

• (1650)

Le président: Je vais juste clarifier deux ou trois choses, puis je redonnerai la parole à M. Bardeesy.

C'était une erreur de ma part. Au début, je pensais que vous apportiez une modification à l'amendement de M. Guglielmin, ce qui en aurait fait un sous-amendement. Techniquement, il s'agit d'un nouvel amendement. J'aurais dû traiter cet amendement en premier, puis passer à l'autre, mais ce n'est pas grave. Il s'agit d'un amendement distinct, et nous allons donc d'abord l'examiner, et le traiter. Nous passerons après à l'autre amendement.

Pour des raisons techniques, essentiellement, M. Bardeesy...

En fait, madame la greffière, pour faciliter les choses, je pense que nous devrions adopter d'abord celui de M. Guglielmin, puisque nous modifierons... C'était une erreur de ma part.

Monsieur Ma, à moins que ce ne soit un rappel au Règlement...

• (1655)

Michael Ma: J'ai trois commentaires à faire à ce sujet.

Le président: Pas de problème.

Je suis désolé, mais c'est mon erreur. Je vais expliquer le raisonnement. L'amendement de M. Guglielmin apporte une modification substantielle au début de l'amendement.

À moins que M. Bardeesy ne nous fournisse exactement le même libellé avant même que nous l'adoptions, rendant ainsi son amendement caduc, nous devrions alors nous adresser à lui, et il serait un peu déloyal de procéder ainsi.

Nous allons revenir à vous. Il semble y avoir quelques questions, monsieur Guglielmin, concernant votre amendement. Nous allons donc commencer par traiter cela, puis nous pourrions voter. Cela nous amènera alors à un amendement modifié, en supposant que nous y soyons favorables, ce qui, je pense, est le cas pour tout le monde. M. Bardeesy aura alors l'occasion de présenter son nouvel amendement, avec la modification qu'il a suggérée, et nous devrions alors être prêts à passer à l'action.

Je suis désolé que cela prenne une tournure un peu désordonnée.

Monsieur Guglielmin, aviez-vous quelque chose à ajouter à votre amendement?

Michael Guglielmin: Non.

Le président: D'accord.

Monsieur Ma, vous aviez demandé à intervenir au sujet de son amendement.

Michael Ma: Oui, s'il vous plaît. J'ai trois commentaires à faire.

Premièrement, vers la fin, concernant l'étude de deux sujets en même temps, je ne pense pas que ce soit une utilisation très efficace du temps. Cela complique vraiment toute la discussion entre les partis et la coordination. D'après mon expérience, ce n'est pas une bonne utilisation du temps du Comité. Je pense que nous devrions nous concentrer sur un seul sujet à la fois.

Ma deuxième remarque concerne le point « au moins deux heures ». Je pense que nous savons tous que deux heures consécutives, c'est très fatigant. Ce que je veux dire, c'est qu'aucun conférencier ne peut réellement tenir deux heures, car nous avons aussi ces réunions. Nous savons que c'est fatigant mentalement. Je dirais que deux séances d'une heure suffiraient peut-être. Je suis sûr que vous pourriez quand même couvrir la même quantité d'informations.

Ma dernière remarque concerne le mot « seule ». Regardez autour de vous dans cette salle. Nous avons tous des assistants derrière nous. Pourquoi la ministre est-elle tenue de venir seule à cette réunion? Voilà mes commentaires.

Le président: D'accord. Nous avons entendu les commentaires. Je n'ai pas entendu de proposition de sous-amendement, seulement quelques commentaires.

Madame O'Rourke, souhaitez-vous poursuivre?

Dominique O'Rourke: Je suis d'accord, et je propose qu'on supprime le mot « seule ».

Le président: Je constate un accord.

Est-ce là votre seule suggestion?

Dominique O'Rourke: Oui, c'est le cas pour le moment.

Le président: Supprimons-nous le mot « seule »?

Je cherche simplement à obtenir un consentement unanime.

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

Le président: Bien. Nous avançons.

Techniquement, nous discutons encore de l'amendement proposé il y a un instant par M. Guglielmin.

Y a-t-il des commentaires?

Allez-y, monsieur Ste-Marie.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Monsieur le président, j'aimerais clarifier les choses.

Je crois que les trois partis sont d'accord pour que l'amendement et la suggestion de M. Bardeesy soient adoptés. Je vous invite donc à procéder au vote.

Le président: Si c'est le cas, c'est parfait.

[Traduction]

Très bien. On peut régler cela tout de suite, du moment que c'est clair pour tout le monde. Si je comprends bien, l'amendement de M. Guglielmin bénéficie d'un certain soutien.

Madame Dancho, vous avez la parole.

Raquel Dancho: Je souhaite apporter une précision, car je comprends la réaction des libéraux concernant le mot « seule ». Si nous l'avons formulé ainsi, c'est parce que nous ne voulions pas qu'elle vienne accompagnée d'autres témoins; sinon, je suis d'accord.

Ils interprètent cela comme une situation étrange, mais ce n'était pas le but de notre formulation. On peut supprimer ce mot, à condition qu'elle ne vienne pas en même temps que quatre autres témoins. C'était précisément notre objectif.

Le président: D'accord.

Tout le monde est en faveur de l'amendement de M. Guglielmin, y compris pour ce qui est de la suppression du mot « seule ».

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

Le président: En ce qui concerne l'amendement de M. Bardeesy, vous pourriez peut-être le relire, monsieur Bardeesy, pour plus de clarté?

• (1700)

Karim Bardeesy: Oui. Il s'agit d'ajouter ce qui suit à la fin de la motion: « et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse complète au rapport ».

[Français]

En français, il s'agit d'ajouter ce qui suit à la fin de la motion: « et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse complète au rapport. »

[Traduction]

Le président: D'accord.

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

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

Le président: Excellent.

Je vais suspendre la séance, chers collègues. Je vous préviens...

Allez-y.

Raquel Dancho: Nous avons adopté l'amendement. Ne devons-nous pas adopter la motion modifiée?

Le président: C'est ce que nous venons de faire.

Nous avons convenu d'adopter la motion modifiée, ce qui comprend les amendements de M. Guglielmin, de Mme O'Rourke et de M. Bardeesy. La motion est adoptée.

Raquel Dancho: Je suis désolée. D'accord.

Le président: Chers collègues, maintenant que nous avons une nouvelle série de réunions prévues, il va falloir commencer à réfléchir aux témoins, s'il vous plaît.

Je vous préviens tous d'emblée: je tiens vraiment à optimiser notre productivité, et cela a pris plus de temps que prévu. Nous avons ajouté du travail, ce qui est tout à fait normal, mais cela s'ajoute à l'étude sur l'IA, à laquelle je voulais absolument m'atteler.

Je pourrais vous demander de rester un peu plus longtemps aujourd'hui afin d'optimiser notre productivité. Vous voilà prévenus.

Nous allons suspendre la séance pour passer à huis clos.

[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>