



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

# Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

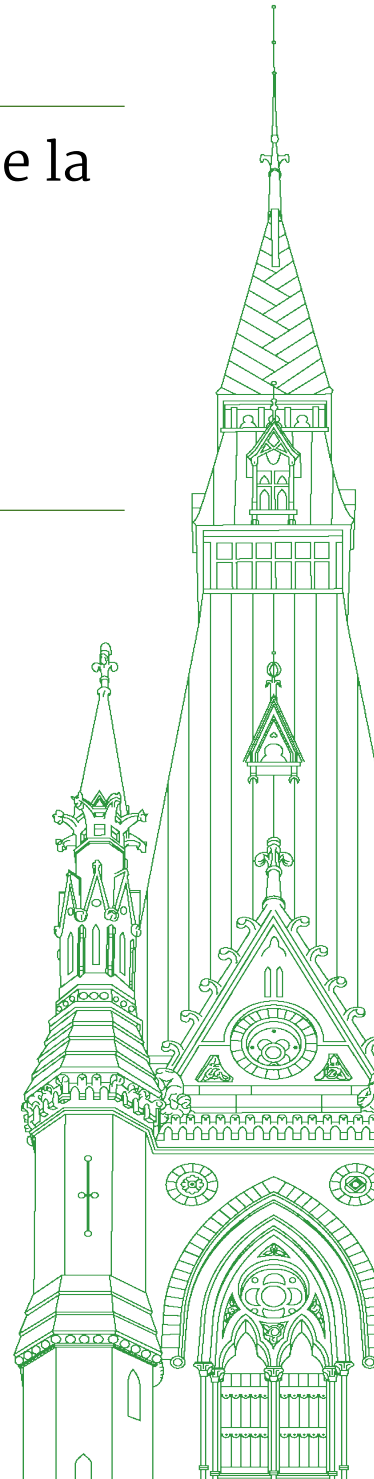
**NUMÉRO 028**

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le jeudi 12 mars 2026

---

Président : Ben Carr





## Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le jeudi 12 mars 2026

• (1100)

[Traduction]

**Le président (Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.)):** Bonjour à tous.

Bienvenue au Comité permanent de l'industrie et de la technologie de la Chambre des communes.

[Français]

Bienvenue, tout le monde. J'espère que vous passez une bonne semaine jusqu'à maintenant.

[Traduction]

Je souhaite tout d'abord rappeler à nos invités qui se trouvent ici avec nous dans cette salle que, lorsqu'ils n'utilisent pas leur oreillette d'interprétation, ils doivent la poser sur l'autocollant situé devant eux afin de préserver la santé et le bien-être de nos inter-prètes.

[Français]

Je tiens à informer le Comité que tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion.

[Traduction]

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des politiques du gouvernement fédéral en matière de véhicules électriques. Comme mes collègues le savent, il s'agit d'une motion que nous avons adoptée il y a quelques semaines à la suite d'une série d'annonces faites par le gouvernement.

Nous avons le plaisir d'accueillir les invités suivants: de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, nous accueillons M. Tim Reuss, président et chef de la direction, et M. Charles Bernard, économiste en chef; de Clean Energy Canada, nous accueillons Mme Rachel Doran, directrice exécutive; et de Mobilité électrique Canada, nous allons entendre M. Daniel Breton, président et directeur général.

Les invités qui représentent une organisation disposeront d'un maximum de cinq minutes pour leur discours d'introduction, après quoi ils seront interrogés par les députés des différents partis politiques présents aujourd'hui.

J'ai bien hâte d'entamer un dialogue constructif.

Sur ce, monsieur Reuss, nous vous cédon la parole pour une intervention de cinq minutes maximum.

**Tim Reuss (président et chef de la direction, Corporation des associations de détaillants d'automobiles):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, et merci de nous avoir invités aujourd'hui.

La Corporation des associations de détaillants d'automobiles représente 3 400 concessionnaires franchisés de voitures et de camions neufs à travers le Canada, et emploie directement plus de 178 000 personnes. En outre, notre corporation contribue à hauteur de 28 milliards de dollars au PIB canadien et verse plus de 6 milliards de dollars en taxes fédérales, provinciales et municipales. Cette année seulement, nos membres vont réussir à commercialiser plus de 1,9 million de véhicules neufs, plus de 1,3 million de véhicules d'occasion, et vont enregistrer 31 millions de commandes de réparation.

Je tiens tout d'abord à féliciter le gouvernement fédéral pour la stratégie nationale pour le secteur de l'automobile qu'il a récemment annoncée. Les mesures de soutien élargies et adaptées visant à préserver le secteur vital de la construction automobile au Canada sont indispensables, alors que nous entamons la phase décisive de l'examen de l'ACEUM.

Les concessionnaires de tout le Canada saluent tout particulièrement la décision du gouvernement de mettre fin à l'obligation d'adopter les véhicules électriques, et d'opter pour une meilleure stratégie de réduction des émissions, plus en phase avec la diversité des technologies, la mise en place d'infrastructures de recharge, et la demande globale des consommateurs. Si l'abandon par le gouvernement fédéral de cette obligation constitue une avancée positive, deux éléments principaux méritent néanmoins d'être soulignés.

Tout d'abord, le gouvernement devrait immédiatement abroger la norme sur la disponibilité des véhicules électriques du Canada. Le fait de laisser cette norme en vigueur pendant qu'un cadre réglementaire détaillé sur les émissions de gaz à effet de serre est en cours d'élaboration entretient l'incertitude dans le secteur de l'automobile, et oblige les constructeurs automobiles à s'adapter à toutes sortes de décisions réglementaires et de sanctions éventuelles au moyen de communiqués de presse.

Ensuite, les obligations provinciales restantes en matière de véhicules électriques en Colombie-Britannique et au Québec doivent également être supprimées. Bien que nous reconnaissons qu'il s'agit de décisions relevant des gouvernements provinciaux, il s'agit manifestement d'obstacles au commerce interprovincial. Par ailleurs, Ottawa doit interpeller les gouvernements provinciaux, qui devront admettre que ce genre d'obstacles au commerce intérieur peuvent s'avérer préjudiciables, non seulement pour les consommateurs et les concessionnaires, mais aussi pour la capacité des constructeurs à exercer leurs activités au Canada. La suppression de l'obligation relative aux véhicules électriques constituait le premier des cinq éléments du cadre de compétitivité automobile que nous avons présenté il y a un an.

Depuis lors, le gouvernement nous a également écoutés lors de la révision de la Loi sur les banques, en interdisant aux grandes banques de concurrencer de manière déloyale les petites entreprises qu'elles financent. Le gouvernement fédéral a également fini par éponger la dette de plus de 11 millions de dollars due aux concessionnaires en raison du Programme incitatif pour les véhicules à zéro émission.

Les deux enjeux qui demeurent en suspens pour notre organisation sont l'élargissement du cadre réglementaire pour le secteur de l'automobile, et la suppression de la taxe sur les véhicules de luxe, laquelle s'est avérée complètement inefficace.

En ce qui concerne le premier enjeu, nous encourageons le gouvernement à poursuivre sur la voie de la diversification de l'économie canadienne. Pour notre secteur, nous avons recommandé que le Canada envisage d'élargir son cadre réglementaire automobile, notamment en ce qui concerne les normes de sécurité et d'émissions de GES, afin d'accepter les véhicules jugés sécuritaires et respectueux de l'environnement dans d'autres juridictions avec lesquelles le Canada a conclu des accords de libre-échange, à savoir l'Union européenne, la Corée du Sud, et le Japon. Ce type de véhicule est rarement commercialisé au Canada en raison des investissements considérables nécessaires pour adapter leur conception aux cadres réglementaires canadiens et américains actuels en matière de sécurité et d'émissions de GES.

Par conséquent, la Corporation des associations de détaillants d'automobiles exhorte le gouvernement canadien à envisager d'autres méthodes pour réglementer de manière efficace les véhicules neufs vendus au pays. L'objectif premier, qui est de garantir la sécurité des véhicules et la protection de l'environnement, doit bien entendu être maintenu, tout en offrant au consommateur un plus grand choix de véhicules économes et écoénergétiques.

Quant au deuxième enjeu, soit l'inefficace taxe sur les véhicules de luxe, on parle d'un désastre absolu. Même le directeur parlementaire du budget avait correctement prédit que l'imposition d'une telle taxe n'aurait jamais l'effet escompté. De façon prévisible, les propriétaires de véhicules de luxe ont réussi à trouver les moyens de contourner cette taxe inutile. La création d'une taxe en dehors de systèmes éprouvés tels que la TVH et la TPS a fait exploser les coûts tant pour le gouvernement que pour les concessionnaires et les consommateurs. Cette taxe est tellement truffée de lacunes et d'incohérences que l'ARC doit présenter des clarifications à n'en plus finir. Par conséquent, il est grandement temps de supprimer cette taxe inefficace.

Je vous remercie d'avoir pris le temps d'écouter mon témoignage.

Sur ce, je cède maintenant la parole à M. Charles Bernard, notre économiste en chef.

• (1105)

[Français]

**Charles Bernard (économiste en chef, Corporation des associations de détaillants d'automobiles):** Très rapidement, je voudrais juste dire en français que je m'appelle Charles Bernard et que je suis économiste en chef pour la Corporation des associations de détaillants d'automobiles. La Corporation, c'est 3 400 concessionnaires, 178 000 emplois au Canada et environ 29 milliards de dollars en contribution à l'économie.

Je voudrais aussi dire, encore une fois en français, que nous saurons l'approche pragmatique, ancrée dans la réalité du marché, qui

a été adoptée par le gouvernement fédéral. Toutefois, il y a encore des éléments de cette stratégie qui doivent être ajustés, le premier étant de s'assurer que ce mandat, pour toutes les raisons qui ont été mentionnées lors de consultations précédentes, est enlevé. On ne doit pas le faire seulement en attendant que les autres consultations sur les réglementations soient complétées. Cela crée de l'incertitude pour le secteur.

Finalement, comme M. Reuss l'a mentionné, il faut éviter d'avoir des bastions provinciaux qui ajoutent des barrières commerciales et qui, pour les manufacturiers et les concessionnaires, mais particulièrement pour les consommateurs, créent des répercussions économiques majeures lors de l'achat de véhicules en ce qui a trait au coût et à l'accessibilité.

Nous sommes disponibles pour répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Bernard et Reuss.

[Traduction]

Madame Doran, à vous la parole, je vous prie.

[Français]

**Rachel Doran (directrice exécutive, Clean Energy Canada):** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Clean Energy Canada est un groupe de réflexion basé à l'Université Simon Fraser, dont l'objectif est d'accélérer la transition énergétique du Canada.

Pour replacer les choses dans leur contexte, l'année dernière, plus d'un quart des voitures neuves vendues dans le monde étaient électriques. Cette évolution est portée par les marchés auxquels on pourrait s'attendre, comme l'Union européenne et la Chine, mais aussi par les mesures d'incitation fortes, et l'orientation vers l'industrie manufacturière du Vietnam, ainsi que par l'Éthiopie, qui dépensait autrefois 4,5 milliards de dollars par an pour importer du carburant et qui est aujourd'hui le premier pays au monde à interdire les moteurs à combustion industriels importés.

Quelles qu'en soient les raisons, la transition vers les véhicules électriques s'accélère, et d'ici 2035, ceux-ci devraient représenter 50 % des ventes mondiales de voitures neuves. Par ailleurs, Bloomberg souligne que la mobilité électrique est désormais le principal secteur de la transition énergétique, avec près de 1 000 milliards de dollars américains consacrés à l'achat de véhicules électriques et aux infrastructures de recharge en 2025.

Il serait exagéré d'affirmer que, pour que le secteur automobile canadien prospère à l'avenir, nous devons être capables d'intégrer nos marchés au sein des chaînes d'approvisionnement de véhicules électriques, ou VE, de haute qualité et abordables, mais un avenir axé sur les VE est un avenir prometteur pour le Canada. Nous disposons d'importantes opportunités pour produire les minéraux essentiels, les matériaux pour batteries et les autres composants qui entrent dans la fabrication des VE...

[Français]

**Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Les interprètes signalent qu'il y a un retour de son et que l'audio n'est pas adéquat pour leur permettre de faire leur travail.

**Le président:** Sait-on si le problème provient du microphone du témoin ou s'il s'agit d'un problème du système?

[Traduction]

Nous rencontrons actuellement un petit problème technique. Veuillez patienter un instant, nous allons essayer de le résoudre.

Je vous remercie.

• (1105) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1110)

**Le président:** J'ai suspendu la séance alors qu'il restait environ trois minutes et 40 secondes pour votre intervention liminaire, madame Doran; nous allons donc reprendre à partir de là. À vous la parole, je vous prie.

**Rachel Doran:** En réalité, malgré les mesures prises par l'administration américaine, le Canada est sur la bonne voie pour atteindre ses objectifs. En effet, plus de la moitié des investissements initialement annoncés dans la chaîne d'approvisionnement canadienne en batteries se poursuivent, même si les délais ont été raccourcis ou si des plans provisoires prévoient la production de batteries destinées au stockage stationnaire en attendant que le marché nord-américain des véhicules électriques arrive à maturité. Les investissements canadiens ont été judicieusement structurés, de sorte que la majeure partie des fonds publics n'est versée que lorsque la production est effectivement lancée.

En 2025, le Canada occupait toujours la deuxième place mondiale en matière de potentiel de la chaîne d'approvisionnement des batteries pour véhicules électriques. Les mesures qu'il a récemment prises pour renforcer ses partenariats avec des constructeurs automobiles sud-coréens, allemands et chinois peuvent contribuer à attirer le savoir-faire technologique et à ancrer les chaînes d'approvisionnement sur notre territoire, afin de renforcer notre compétitivité future.

Il est vrai que le marché national des véhicules électriques n'a pas connu de véritable élan au cours de l'année écoulée. En raison d'une série de choix politiques, nous avons été le seul grand marché automobile à enregistrer une baisse des ventes de véhicules électriques en 2025, mais nous saluons la nouvelle stratégie automobile du Canada, qui prend les mesures adéquates pour commencer à remédier à cette situation grâce à un soutien aux coûts initiaux, à une attention particulière portée à l'accessibilité financière, à des investissements dans les infrastructures de recharge et à une approche stratégique en matière de commerce et d'attraction des investissements. Nous espérons assister à une correction en 2026, car les Canadiens ne font pas exception à cette tendance mondiale. Nos sondages montrent que près de la moitié d'entre eux penchent toujours pour un véhicule électrique comme prochain véhicule, et que le soutien augmente chez les jeunes Canadiens ou chez ceux qui connaissent ne serait-ce qu'une seule autre personne possédant un véhicule électrique.

Les Canadiens prennent également conscience que les véhicules électriques permettent de réaliser des économies. Notre analyse du coût total de possession pour 2026 montre que, pour des comparaisons entre véhicules à moteur à combustion interne et véhicules électriques, ces derniers permettent d'économiser environ 2 000 à 3 000 \$ par an. Cela représente jusqu'à 30 000 \$ sur une durée de vie de 10 ans.

Si de nombreux constructeurs automobiles nord-américains ont revu leurs stratégies face à l'évolution du contexte politique, beaucoup d'entre eux misent néanmoins sur les véhicules électriques à

long terme, ce qui laisse penser qu'ils continuent de voir l'avenir de l'automobile comme étant électrique et qu'ils ne font qu'ajuster l'ampleur et le calendrier de leurs projets.

Dans cette optique, le Canada est sur la bonne voie, mais nous ne pouvons pas nous arrêter là. Il reste trois mesures essentielles à prendre. J'ajouterais par ailleurs que je soutiens la suggestion de mon collègue concernant l'adoption de normes de sécurité en vigueur dans d'autres pays, ce qui constituerait un moyen supplémentaire d'accroître la disponibilité et l'offre de véhicules au Canada.

Voici donc nos trois recommandations.

Premièrement, il faut finaliser des normes strictes en matière d'émissions d'échappement afin de dynamiser le marché intérieur et de stimuler les investissements. Le Canada s'est désormais engagé à atteindre 75 % d'ici 2035, et nous avons besoin que ces réglementations entrent en vigueur d'ici 2027 pour instaurer une véritable certitude sur le marché. Ce type de réglementation n'impose pas l'adoption des véhicules électriques, mais il offre aux constructeurs automobiles une certaine souplesse au cours des premières années, tout en exigeant une augmentation des ventes de véhicules électriques à mesure que la politique prend de l'ampleur. Des réglementations similaires existent dans l'Union européenne, au Royaume-Uni, en Chine, au Japon et sur la plupart des grands marchés. Le Canada doit se doter de ce type de réglementation pour rester dans la course. La conception est ici cruciale, car la réglementation canadienne actuelle sur les véhicules de tourisme n'a permis de réduire les émissions que de 1 % depuis son entrée en vigueur il y a près de 15 ans; il sera donc essentiel de bien concevoir cette nouvelle version.

Deuxièmement, nous devons également réinjecter des fonds dans le programme d'infrastructures pour les véhicules zéro émission. Les investissements récents dans la Banque de l'infrastructure du Canada sont importants, mais il faut des mesures complémentaires pour aider à orienter les financements vers des zones où le projet n'est peut-être pas encore rentable. Les habitants des communautés rurales et mal desservies, ainsi que les résidents d'immeubles, ne devraient pas être privés de la possibilité d'acquérir un véhicule électrique.

Troisièmement, le Canada peut renforcer le maillon intermédiaire de sa chaîne d'approvisionnement en batteries. En s'appuyant sur des accords commerciaux et des instruments politiques, le Canada pourrait attirer des investissements directs étrangers dans la production de batteries ou de véhicules, en prévoyant des dispositions exigeant une collaboration avec les producteurs canadiens de minéraux critiques et en fixant des délais pour la teneur en contenu canadien. Parallèlement, nous devrions protéger la propriété intellectuelle dans le cadre des coentreprises, notamment par le biais d'une stratégie nationale en matière de propriété intellectuelle, et recourir aux marchés publics pour développer les marchés et soutenir l'innovation.

Pour conclure, je dirais que l'avenir des véhicules électriques au Canada s'annonce prometteur. Sur ce, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Excellent. Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Breton, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Daniel Breton (président et directeur général, Mobilité électrique Canada):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs les élus.

Mon nom est Daniel Breton. Je suis PDG de Mobilité électrique Canada, l'association canadienne consacrée à l'industrie de l'électrification des transports.

Nous représentons près de 200 entreprises — multinationales pour plusieurs d'entre elles — et organisations qui sont notamment des fabricants de voitures, de camions, d'autobus, d'autobus scolaires, de bateaux, des fournisseurs d'électricité, des syndicats, des compagnies minières, des centres de recherche, des universités, des villes, des gestionnaires de parcs automobiles, des concessionnaires ou des réseaux de recharge.

• (1115)

[Traduction]

Selon un rapport d'EY publié en 2025, le secteur canadien des véhicules électriques emploie aujourd'hui plus de 130 000 personnes, de l'exploitation minière à l'assemblage, en passant par les infrastructures de recharge, la production d'électricité, la recherche et le développement, ainsi que la vente et la formation. D'ici 2035, EY prévoit que ce nombre atteindra, dans un scénario intermédiaire, environ 600 000 emplois durables et bien rémunérés dans l'ensemble du pays.

Nous soutenons la nouvelle stratégie pour le secteur de l'automobile mise en place par le gouvernement fédéral, car cette stratégie apporte une prévisibilité au sein des marchés, et ce, tant pour l'industrie que pour les consommateurs. Qu'il s'agisse du soutien à la fabrication de véhicules électriques, des infrastructures de recharge, de l'accessibilité financière de ces véhicules ou de la réglementation des émissions de GES, il s'agit d'un plan sérieux qui offre aux entreprises une voie indispensable pour développer une industrie florissante des véhicules électriques dans le pays.

Avant Noël, j'ai eu une conversation amicale avec le très honorable Stephen Harper. Nous étions tous deux d'accord pour dire que nos voisins du Sud font tout ce qui est en leur pouvoir pour tenter de désindustrialiser le Canada. Nous ne pouvons pas laisser cela se produire. Vous souvenez-vous que le président Trump a déclaré en janvier 2026 que les États-Unis n'avaient pas besoin de voitures provenant du Canada? Eh bien, mon oncle, mon cousin et moi-même travaillions autrefois dans une usine GM à Sainte-Thérèse qui est aujourd'hui fermée. Nous savons tous exactement ce que cela signifie. C'est pourquoi, chez Mobilité électrique Canada, nous travaillons d'arrache-pied avec nos membres pour aider à faire de cette transition une transition vers des emplois durables pour des centaines de milliers de Canadiens.

En attendant — j'ai l'impression de parler comme Stephen Colbert —, l'actuel gouvernement américain tente de faire un bond de 50 ans en arrière en matière de réglementation automobile, de véhicules électriques, de pollution atmosphérique, de sécurité et, en gros, de science. Alors que le reste du monde avance vers une industrie automobile tournée vers l'avenir, les États-Unis se complaisent dans la nostalgie, comme si nous étions dans un épisode de *Happy Days* dans lequel le président actuel se prendrait pour Fonzie.

Le Canada se trouvait à la croisée des chemins: nous devons choisir entre suivre les États-Unis dans la mauvaise direction ou le reste du monde dans la bonne direction. Le gouvernement canadien a opté pour cette dernière solution, et c'est le bon choix. C'est pourquoi nous partageons également l'avis du gouvernement, qui colla-

bore actuellement avec d'autres pays pour mettre en place des partenariats en matière de recherche et de développement, d'investissement, et de fabrication, afin de nous aider à aller dans la bonne direction en ce qui concerne l'avenir des transports, c'est-à-dire les transports électriques.

Au début des années 80, je fréquentais l'université. À cette époque, une guerre a éclaté entre l'Iran et l'Irak. Elle a provoqué la deuxième crise pétrolière. Le prix de l'essence a considérablement augmenté, ce qui a entraîné une crise économique. C'est à ce moment-là que j'ai commencé à m'intéresser à la géopolitique de l'énergie. Quarante-cinq ans plus tard, alors que les consommateurs du monde entier souffrent de la guerre actuelle, le prix de l'électricité nécessaire pour recharger ma voiture électrique n'a pas changé. Alors que le prix de l'essence demeure particulièrement imprévisible, celui de l'électricité est très prévisible. Alors que les compagnies pétrolières sont pour la plupart étrangères lorsqu'il s'agit de sables bitumineux, les services publics d'électricité sont majoritairement canadiens et publics.

Au cours des 10 dernières années, les emplois liés au secteur de l'électricité ont augmenté de 20 %, ce qui signifie qu'il y a désormais plus d'emplois dans ce secteur qu'il n'y en a dans ceux du pétrole, du gaz et du charbon réunis au Canada. La plupart des emplois de l'industrie des véhicules électriques, qu'il s'agisse de l'exploitation minière, des infrastructures ou de la production d'électricité, ne peuvent pas être délocalisés, quoi qu'en dise Donald Trump.

[Français]

Il y a quatre ans, je suis allé en Norvège, et, il y a deux semaines, je suis allé en Chine. Ce que j'ai vu dans ces deux pays très différents est l'avenir des transports.

À Oslo, une petite ville nordique, comme à Shanghai, une ville de 30 millions d'habitants, une quantité impressionnante de véhicules légers qui y circulent sont électriques. Les autobus sont tous électriques. Les scooters sont tous électriques. Le résultat est stupéfiant. Shanghai, avec 30 millions d'habitants, est étonnamment silencieuse, et la qualité de l'air y est rendue supérieure à celle de bien des villes occidentales, et ce, 18 ans à peine après les Jeux olympiques de Pékin, où la pollution était omniprésente.

Plus jeune, j'ai travaillé dans un bar. À l'époque, nous pensions que la pollution des cigarettes était normale. Il y a 20 ans, lorsque le gouvernement a interdit aux gens de fumer dans les bars, bien des propriétaires de bars et de restaurants ont crié au meurtre en disant qu'ils feraient tous faillite. Ce n'est pas arrivé. Ça n'arrivera pas non plus avec la transition vers les véhicules électriques. Un jour, nos enfants vont nous demander comment nous avons pu endurer autant de pollution pendant aussi longtemps. C'est une question d'avenir des emplois du Canada et une question de santé publique.

Je voudrais dire que je suis d'accord avec Mme Doran et M. Reuss quand ils parlent d'ouvrir les portes pour qu'on puisse avoir accès à des véhicules abordables électriques d'autres endroits dans le monde, dont l'Europe. Je pense qu'on doit permettre d'avoir de plus en plus de véhicules électriques abordables dans le marché canadien, parce que pour le moment, la question de l'abordabilité est une question extrêmement importante.

Je vous remercie.

• (1120)

**Le président:** Merci, monsieur Breton.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons maintenant entamer notre première série de questions. Je cède la parole à M. Guglielmin pour une intervention de six minutes maximum.

Monsieur Guglielmin, à vous la parole, je vous prie.

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

Je souhaite d'abord remercier tous nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Reuss, j'aimerais commencer par vous. Vous avez évoqué un élément sur lequel je pense que nous sommes d'accord.

Nous sommes ravis d'apprendre que le gouvernement libéral a enfin accepté d'abroger l'obligation relative aux véhicules électriques, comme le réclamaient tant d'acteurs du secteur automobile. Ce qui nous inquiète de plus en plus, c'est que cette obligation risque de refaire surface sous une autre forme: un processus réglementaire tellement incongru qu'il revient en fait à l'imposer par des moyens détournés.

Quel est votre avis là-dessus?

**Tim Reuss:** Il y a deux jours, je me trouvais chez un grand constructeur qui possède également des sites de production au Canada. J'ai discuté avec son président-directeur général. Comme il l'a dit lui-même, ils font actuellement un pari sur l'avenir, sur l'année à venir. Ils doivent commander des pièces et des véhicules destinés soit à la production, soit à la vente au Canada. Ils doivent parler sur l'avenir, car ils ne savent pas exactement ce qui va se passer.

Oui, le premier ministre a annoncé que la norme sur la disponibilité des véhicules électriques allait disparaître. Or, pour l'instant, ce n'est pas le cas. Cela oblige les entreprises cotées en bourse à divulguer les risques dans leurs résultats trimestriels. C'est la réalité avec laquelle nous devons composer présentement. Si, tout à coup, l'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques était reportée jusqu'à ce que nous ayons une bonne prochaine étape concernant la mise en place d'un cadre sur les émissions de gaz à effet de serre... Cela va prendre du temps. Il faudra compter entre six mois et un an.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques doit être abrogée dès maintenant. Ensuite, oui — absolument — il faudra entamer des discussions sur ce à quoi ressemblera le cadre de gestion des émissions de gaz à effet de serre.

**Michael Guglielmin:** La dernière fois que nous avons reçu les membres de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, ou CADA, l'un des thèmes principaux — et nous l'avons entendu tout au long de notre étude d'urgence sur l'industrie automobile — était la nécessité d'avoir de la clarté pour redonner vie au secteur automobile.

Vous dites que cette clarté n'existe pas pour l'instant.

**Tim Reuss:** C'est exact.

Les constructeurs eux-mêmes ne disposent pas de la clarté qu'il leur faudrait, et ils affirment en être contraints à faire des paris. Or, c'est un secteur où nous ne devrions pas avoir à faire des paris. Nous devrions avoir des certitudes. Nous devrions disposer d'un cadre clair sur lequel tout le monde puisse s'appuyer pour aller de l'avant.

C'est d'autant plus vrai pour les deux provinces que nous avons mentionnées, le Québec et la Colombie-Britannique, où l'avenir des mandats respectifs de chacun est d'une incertitude manifeste.

**Michael Guglielmin:** J'ai passé une grande partie de ma carrière à travailler sur l'intégration de la chaîne d'approvisionnement du secteur de l'acier. Je pense à la chaîne d'approvisionnement automobile, où on se retrouve avec des cadres réglementaires différents dans deux pays distincts et une chaîne d'approvisionnement on ne peut plus profondément intégrée.

Quelles sont, selon vous, les conséquences potentielles du fait qu'il n'y a pas d'alignement entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne l'infrastructure réglementaire automobile?

**Tim Reuss:** Si nous ne maintenons pas un certain alignement avec les États-Unis, nous courons un risque énorme à long terme.

La réalité, c'est que nous sommes en Amérique du Nord. Les chaînes d'approvisionnement de l'Amérique du Nord sont intégrées les unes aux autres. Si les normes s'éloignent trop les unes des autres au fil des années — nous ne parlons pas d'un ou deux ans, mais plutôt de cinq ou six ans —, le Canada se retrouvera isolé. Il ne sera plus qu'un îlot. Personne ne va produire de véhicules pour les seuls besoins du marché canadien. C'est une réalité que nous devons accepter.

Pouvons-nous alors faire quelque chose de plus en nous ouvrant aux normes d'autres pays? Oui, c'est possible, mais cela sera marginal, cela ne touchera pas le cœur du marché. Pour nous, le cœur du marché se trouve dans notre alignement sur les États-Unis.

Nous devons être très conscients du fait que, si nous choisissons une voie complètement différente de celle des États-Unis, cela ne nous portera pas préjudice la première année. Sauf que, dans cinq ou six ans, il sera très difficile pour une entreprise de produire des véhicules uniquement pour le marché canadien. Le volume ne sera pas au rendez-vous.

**Michael Guglielmin:** Il y a quelques instants, vous avez évoqué les conséquences du manque de clarté concernant la possibilité qu'une obligation d'adoption des véhicules électriques soit instaurée par des moyens détournés. Nous parlons maintenant du cadre réglementaire qui pourrait nuire — faute d'un meilleur terme — à l'intégration des chaînes d'approvisionnement.

Si l'on examine l'analyse des risques pour certaines de ces entreprises, ce risque particulier — celui de nous retrouver isolés — est-il désormais pris en compte? Dans la négative, est-ce parce que les constructeurs et les acteurs de l'industrie automobile n'en sont pas encore là?

**Tim Reuss:** C'est probablement une question qu'il faudrait poser aux constructeurs, puisque ce sont eux qui, individuellement, connaissent et surveillent leur propre profil de risque.

Évidemment, personne ne souhaite que cela se produise. L'intention de tous — y compris du gouvernement, des partis d'opposition et de nous-mêmes en tant qu'acteurs de l'industrie — est de trouver une façon de régler cette question de l'ACEUM dès maintenant, alors qu'il est en cours de révision. C'est ce avec quoi nous devons composer présentement. Tout le monde préfère d'emblée que l'accord soit renouvelé et même renforcé, car c'est le type de cadre dont nous avons besoin en tant qu'industrie. Il est stable et il a donné d'excellents résultats pour tout le monde depuis plusieurs décennies.

• (1125)

**Michael Guglielmin:** Monsieur Bernard, je vais passer à vous.

La CADA a déclaré publiquement que ses membres peuvent être concurrentiels tant qu'il existe des « conditions équitables ». Dans le contexte de l'arrivée des véhicules électriques chinois, qui bénéficient souvent de subventions dont les constructeurs nord-américains ne peuvent pas profiter, à quoi ressembleraient ces conditions équitables?

**Charles Bernard:** De notre point de vue, je crois que les conditions équitables s'appliqueraient à la façon dont les nouveaux acteurs pénétreront le marché maintenant qu'on leur a permis de vendre ces voitures. Nous avons déjà vu ce processus d'entrée de nouveaux acteurs étrangers sur le marché — quand j'étais plus jeune — avec d'autres pays. C'est un processus normal et qui était prévisible.

Nous ne connaissons pas tous les détails de son fonctionnement, mais pour nous, il y a une perspective concernant les pratiques commerciales et aussi les modèles d'affaires qui fonctionnent très bien au Canada. Cela a donné lieu à une formidable production économique pour les collectivités à l'échelle du pays. Nous voulons simplement nous assurer que, lorsque vous entrez sur le marché en tant qu'acteur étranger, vous êtes soumis aux mêmes contraintes que toutes les autres marques.

**Tim Reuss:** Pour être très clair sur ce point...

**Le président:** Il faudra que ce soit très rapide, monsieur Reuss, car nous sommes à court de temps.

**Tim Reuss:** Oui. Sur ce point — et par souci de clarté —, nous préconisons que, pour tout nouvel intervenant sur le marché, le Canada et le gouvernement canadien gèrent les quotas d'importation et n'accordent ces quotas qu'aux entreprises qui accepteront de s'implanter au Canada selon un modèle de concessionnaires franchisés.

**Le président:** Merci.

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

**Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.):** Merci.

Bienvenue à tous. Nous nous sommes déjà rencontrés dans le cadre du caucus libéral de l'automobile. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Avant de poser quelques questions, je tiens à préciser que je crois que le marché montrera la voie. L'industrie est en fait à l'avant-garde dans le domaine des véhicules électriques. Nous le constatons à l'échelle mondiale et, puisque nous parlons des Américains, malgré la volatilité observée fin 2025, les consommateurs américains ont acheté en 2025 presque autant de véhicules électriques qu'en 2024. Si la demande est là, la production suivra.

À propos de la demande du marché, cette question s'adresse à Mme Doran et à M. Breton. Le budget de 2025 met en place la super-déduction à la productivité, qui permettra la déduction immédiate des véhicules zéro émission. Cela signifie que les entreprises peuvent amortir 100 % de leur flotte de véhicules électriques dès la première année. La mesure permet également de déduire 100 % des investissements en capital, de sorte que les constructeurs automobiles ou tout autre fabricant au Canada pourront amortir tout type de réoutillage dès la première année, ce qui confère au Canada le taux effectif marginal d'imposition le plus bas du G7.

En plus de la stratégie nationale pour le secteur automobile qui prévoit 1,5 milliard de dollars pour les infrastructures de recharge afin de dissiper une partie de cette « anxiété liée à l'autonomie » que vous avez évoquée — et qui touche tout particulièrement les collectivités rurales et les collectivités nordiques —, nous avons rétabli les mesures incitatives destinées aux consommateurs concernant l'achat de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables, et nous apportons un soutien de taille à nos fabricants automobiles.

Selon vous, quel impact cet ensemble de mesures mises en place par le gouvernement fédéral au cours des trois derniers mois aura-t-il sur la demande en véhicules électriques au Canada? Comment ces mesures soutiendront-elles la demande et les constructeurs automobiles?

**Rachel Doran:** Je peux commencer.

Pour des organismes comme le nôtre, qui étudient la transition énergétique, ainsi que pour de nombreux constructeurs automobiles et d'autres acteurs, je crois que les réactions à la stratégie de l'automobile ont été révélatrices, puisque tous leur ont donné leur appui. Je crois qu'elle comportait de nombreuses mesures de soutien efficaces, comme vous l'avez dit, tant du côté de l'offre que de la demande.

Cela dit, je crois que les gouvernements doivent jouer un rôle, et c'est ce qu'ils font à l'échelle mondiale. Un coup d'œil à ce qui se passe ailleurs nous permet de constater que 37 pays ont établi ou proposé des normes en matière d'efficacité énergétique ou d'émissions de gaz à effet de serre. Je tiens à réaffirmer que je considère cela comme un élément vraiment essentiel et important de l'ensemble des mesures que le Canada s'est engagé à mettre en œuvre.

Pour répondre directement à votre question, disons que nous nous attendons à voir le Canada évoluer par rapport à l'année dernière, alors qu'il était à la traîne sur le plan mondial. Je crois que cette année sera marquée par une accélération bien réelle ainsi que par un certain enthousiasme de la part des consommateurs qui attendaient de voir si les remises seraient mises en place ou quelle direction le Canada allait prendre. Il nous reste du travail à faire pour instaurer — et je pense que tout le monde ici sera d'accord avec cela — une véritable certitude d'ici la fin de l'année, ce qui serait grandement utile. Pour nous, c'est vraiment cette norme qui garantira que les constructeurs automobiles orientent leurs investissements et contribuent à rendre les véhicules électriques abordables pour les Canadiens qui en veulent. Ces politiques réglementaires constituent en réalité un élément secondaire essentiel.

• (1130)

[Français]

**Dominique O'Rourke:** Monsieur Breton, voulez-vous répondre?

**Daniel Breton:** En fait, je vous dirais que nous avons très bien accueilli la politique en général. Nous avons vu pour la première fois depuis fort longtemps différents ministères travailler en collaboration plutôt qu'en vase clos, et ça change tout.

Nous avons souvent parlé aux gens du ministère des Transports ainsi qu'à ceux de l'Environnement, de l'Industrie et des Ressources naturelles pour leur dire que nous ne voulions pas juste des annonces de réglementation, mais que nous voulions des annonces sur les infrastructures et le secteur manufacturier pour qu'il y ait une cohérence dans les politiques. C'est une chose qu'on devrait faire plus souvent, en passant.

La réalité, c'est que nous sentons qu'il y a un élan en ce moment. Je peux vous le dire parce que j'ai eu des discussions avec certains membres de Mobilité électrique Canada, qui m'ont dit qu'après l'annonce du gouvernement fédéral, ça n'a pas pris des semaines avant que les commandes recommencent à entrer, mais seulement quelques heures, entre autres en ce qui concerne les infrastructures de recharge. On voit que ça a des conséquences réelles.

Pour ce qui est des ventes de véhicules électriques, je suis certain que quand on examinera les chiffres des deuxième et troisième trimestres de 2026, on constatera qu'elles ont recommencé à augmenter, d'autant plus que le gouvernement a annoncé que les rabais à l'achat de voitures électriques diminueront au fil des années et passeront de 5 000 \$ à 4 000 \$, puis à 3 000 \$ et à 2 000 \$, afin que ce soit prévisible pour les concessionnaires, les constructeurs et les consommateurs.

De la prévisibilité et de l'abordabilité, c'est ce dont on a besoin, et c'est une chose qui manque cruellement ces temps-ci dans le reste de l'industrie et dans le reste de la société.

**Dominique O'Rourke:** Parfait, merci. Je reviens vers vous dans un instant.

J'aimerais juste poser une question rapide à M. Reuss ou à M. Bernard.

[Traduction]

La position de la CADA est-elle que vous souhaiteriez voir le gouvernement du Canada soutenir les travailleurs étrangers temporaires en tant que mécaniciens? Je sais très bien qu'il y a une pénurie de techniciens qualifiés à la grandeur du pays, tant pour les véhicules électriques que pour les moteurs à combustion.

**Charles Bernard:** C'est un énorme problème. La pénurie de techniciens dans l'industrie automobile, en particulier chez les concessionnaires, est un obstacle auquel nous sommes confrontés et qui va frapper notre secteur. Chaque ambulance, camion de pompiers et voiture d'infirmières et de politiciens nécessite des réparations, et ces réparations sont effectuées par des techniciens. Rien qu'en Ontario, il manque plus de 3 000 mécaniciens capables de réparer ces véhicules. Pendant la COVID, les concessionnaires ont été reconnus comme des services essentiels en raison des services qu'ils fournissaient, principalement sur les véhicules utilisés par les infirmières et les médecins; il s'agit donc d'un enjeu névralgique.

Le programme des travailleurs étrangers temporaires a non seulement été utile, mais il a joué un rôle essentiel en permettant aux provinces d'aller chercher les travailleurs dont elles ont besoin. De façon plus ciblée, je dirais qu'il y a des travailleurs qui sont déjà ici et qui ont simplement besoin de voir leurs formalités administratives réglées rapidement.

**Dominique O'Rourke:** Je dois vous interrompre, car je voudrais revenir vers Mme Doran et M. Breton.

**Le président:** Madame O'Rourke, je suis désolé, mais votre temps de parole est écoulé. Je vous encourage à vous adresser à vos collègues, qui se montreront peut-être généreux et vous céderont un peu de leur temps de parole plus tard au cours de la réunion.

[Français]

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

**Gabriel Ste-Marie:** Merci, monsieur le président.

Madame et messieurs les témoins, je vous offre mes salutations. Je vous remercie de votre présence et du contenu de vos échanges. Je vous en suis très reconnaissant.

Premièrement, je voudrais faire écho à ce que ma collègue Mme O'Rourke a dit: nous souhaitons sincèrement que le gouvernement change sa position sur le renouvellement des permis des travailleuses et travailleurs temporaires. Ça fait déjà plus de deux ans que nous attendons que le gouvernement adopte une approche pragmatique.

Deuxièmement, je voudrais remercier ma collègue Mme Dancho d'avoir proposé cette importante étude à ce comité.

Monsieur Breton, j'aimerais commencer en vous demandant si vous avez des commentaires généraux à faire sur les échanges que nous avons eus depuis le début de la réunion. J'aimerais notamment que vous nous parliez de la question de l'harmonisation des réglementations concernant les véhicules électriques. Est-ce que Québec devrait suivre ce que fait Ottawa?

**Daniel Breton:** La réponse est non.

Je sais que les gens de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles et de plusieurs représentants de l'industrie automobile traditionnelle voudraient qu'il n'y ait qu'une réglementation pour tout le monde en Amérique du Nord. Pour plusieurs entreprises, le Canada n'est pas un pays, mais un marché. Selon elles, respecter ce que font les élus dans une province ou dans un pays devrait être moins important que de respecter les règles du marché. Moi, en tant qu'ancien ministre, je trouve extrêmement peu acceptable de même seulement proposer une chose pareille.

Au Québec, nous représentons 22 à 23 % de la population du Canada et nous avons 46 % des véhicules électriques. Nous sommes donc très loin en avance par rapport au reste du Canada. Quand on dit que, plutôt que d'avoir notre propre norme zéro émission au Québec, ou en Colombie-Britannique tant qu'à y être, nous devrions juste ne plus être un leader et suivre le reste du Canada, ça veut dire que nous devrions suivre l'Alberta ou la Saskatchewan.

Je trouve incroyable que des gens disent que les élus au Québec devraient se plier à ce que le gouvernement fédéral fait. Je trouve ça totalement inacceptable parce qu'il y a des élus au Québec qui votent des lois au Québec pour les intérêts des Québécois, comme ça se fait en Colombie-Britannique et dans toutes les provinces.

• (1135)

**Gabriel Ste-Marie:** Certains éléments ont été soulevés et j'aimerais vous demander d'y réagir. Selon ce que j'ai entendu, le marché canadien de l'automobile est un petit marché. Est-ce que les grands fabricants vont se plier aux normes qui sont imposées par exemple au Québec ou dans l'ensemble du Canada? Que pouvez-vous répondre à ce sujet?

**Daniel Breton:** La Norvège a un marché de 5,5 millions d'habitants et on y est à 97 % de ventes de véhicules électriques. Ça n'a pas l'air de poser problème en Norvège alors qu'il y a là-bas une réglementation extrêmement particulière et différente.

Quand on regarde le marché canadien, on voit que celui-ci est maintenant plus grand que le marché californien. Il se vend plus de véhicules neufs au Canada qu'il s'en vend maintenant en Californie. C'est donc complètement faux de dire que le Canada est un trop petit marché pour que les constructeurs s'y ajustent.

Je trouve ça quand même étonnant. D'un côté, nous entendons dire qu'on trouve que c'est une bonne nouvelle que le gouvernement canadien ait enlevé la norme fédérale zéro émission et adopté la norme sur les émissions de gaz à effet de serre. Nous avons dit que nous étions d'accord sur ça. En parallèle, on nous dit que c'est comme s'ils réimposaient une norme zéro émission par-derrière, ce qui n'est pas vrai du tout, car c'est très différent.

Ces critiques proviennent à la fois des constructeurs automobiles et des gens de l'opposition, qui disent qu'on devrait être agnostique par rapport à la technologie. Eh bien, c'est ce que la norme sur les émissions de gaz à effet de serre fait. C'est exactement ça. Il faut donc être cohérent quand on critique des politiques du gouvernement canadien.

Je vous le dis: nous avons fait des pressions pour que soit mise en place la norme fédérale zéro émission. Cependant, nous disons que nous sommes prêts à vivre avec la norme sur les émissions de gaz à effet de serre. Nous pensons que c'est correct. Ça va entre autres aider des constructeurs comme Honda et Toyota, qui fabriquent des véhicules hybrides au Canada. Ils n'auraient pas eu de crédit zéro émission, mais ils vont avoir des crédits d'émission de gaz à effet de serre. Nous entendons ça, nous le comprenons, nous sommes pragmatiques. Cependant, il faut quand même être cohérent quand on critique ce que le gouvernement fait.

**Gabriel Ste-Marie:** J'aurai d'autres questions pour vous, monsieur Breton.

Monsieur Bernard ou monsieur Reuss, voulez-vous ajouter de l'information?

**Tim Reuss:** Oui.

Je vais répondre en anglais, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

[Traduction]

Tout d'abord, l'idéologie s'est heurtée aux réalités du marché au Canada, y compris au Québec et en Colombie-Britannique. Par « réalités du marché », nous entendons la demande des consommateurs. Cette demande est certes plus forte au Québec et en Colombie-Britannique qu'au niveau fédéral, mais en fin de compte, elle est loin d'atteindre les objectifs fixés par les réglementations respectives, que ce soit à l'échelon fédéral, au Québec ou en Colombie-Britannique.

Ce que nous défendons n'est pas une opposition aux véhicules électriques. Nous nous opposons aux obligations et aux réglementations qui ne sont pas fondées sur les réalités du marché. Lorsque ces pourcentages ne se matérialisent pas, il faut s'adapter. Cela vaut également pour le Québec et la Colombie-Britannique, qu'ils choisissent une méthode de calcul différente ou quelle que soit la manière dont ils parviennent à leurs pourcentages. Même au Québec, la demande était loin d'être suffisante pour atteindre les objectifs fixés, d'où la nécessité de s'ajuster.

En ce qui concerne la réglementation, celle-ci s'appelle Norme de disponibilité des véhicules électriques, ou NDVE. Elle ne s'appelait pas « norme de disponibilité des véhicules à zéro émission ».

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Merci, monsieur Reuss.

Il reste 30 secondes, monsieur Breton. Allez-y.

**Daniel Breton:** Ce qu'il dit est faux.

Les nouveaux chiffres sur le nombre de crédits accordés aux constructeurs automobiles depuis quatre ans sont sortis il y a deux jours. Ce qu'on voit, c'est qu'avec les ventes de véhicules électriques, les constructeurs automobiles ont accumulé tellement plus de crédits que ce dont ils avaient besoin qu'ils pourraient diminuer leurs ventes de façon importante sans avoir quelque pénalité que ce soit. La vaste majorité des constructeurs n'ont aucun crédit à acheter.

Si M. Reuss va voir les chiffres les plus à jour concernant la norme zéro émission au Québec, qui sont sortis cette semaine, il va se rendre compte que, malheureusement, ce qu'il dit est faux.

**Le président:** Merci, monsieur Ste-Marie. C'est tout le temps que nous avons.

[Traduction]

Monsieur Falk, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Ted Falk (Provencher, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous pour vos exposés.

Monsieur Breton, je vais commencer par vous.

Votre organisme a-t-il reçu 300 000 \$ de financement fédéral pour élaborer un programme de formation sur les véhicules zéro émission? Avez-vous reçu une subvention fédérale?

**Daniel Breton:** Il y a deux ou trois ans, nous avons reçu un financement pour former les concessionnaires à la vente et à l'entretien des voitures électriques.

**Ted Falk:** Vous avez donc un intérêt direct à promouvoir les véhicules électriques. Est-ce exact?

• (1140)

**Daniel Breton:** Notre organisation s'appelle Mobilité électrique Canada. C'est notre mission de le faire.

**Ted Falk:** La réponse est oui. Merci.

Je ne suis pas contre les véhicules électriques. Je pense qu'ils ont leur place. Cependant, il me semble que l'ensemble du marché des véhicules électriques n'existerait pas sans les subventions gouvernementales. Je ne suis pas certain que ce soit le cas pour le reste de l'industrie automobile.

**Daniel Breton:** Puis-je répondre à cela?

**Ted Falk:** Non. Vous y avez déjà répondu pour moi. Merci.

Monsieur Reuss, j'aimerais que vous expliquiez au Comité comment la demande en véhicules électriques a évolué au cours de l'année dernière au Canada.

**Tim Reuss:** La demande en véhicules électriques l'année dernière a en outre été fortement influencée par les annonces du gouvernement, faites à différents moments, concernant le retour ou la suppression des mesures incitatives pour l'achat de véhicules électriques. Cela a conduit, en début d'année, certains consommateurs à reporter leur décision d'acheter une nouvelle voiture. S'ils savaient ou avaient lu une annonce indiquant que des subventions allaient être réinstaurées par le gouvernement fédéral, ils reportaient leur achat.

Je dois remonter un an en arrière, à la fin de 2024, et plus particulièrement au dernier trimestre, lorsque la demande au Québec était très forte. À ce moment, tout le monde comprenait qu'à partir de janvier, les mesures incitatives particulières au Québec pour les véhicules électriques allaient diminuer considérablement. Il y a donc eu un effet d'anticipation de la demande en 2024, qui a ensuite entraîné une baisse des chiffres en 2025.

Pour l'année en cours, ce que nous avons observé jusqu'ici — pour revenir à la question posée précédemment par un député — depuis l'annonce de la stratégie de l'automobile, c'est un effet positif sur le marché des véhicules électriques. Soyons très clairs: nos membres ne sont pas contre les véhicules électriques. Les véhicules électriques constituent et continueront de constituer un segment dynamique du marché. Il faut simplement garder à l'esprit qu'ils ne constituent pas la seule solution, et que la demande n'est pas suffisante pour atteindre les chiffres que le gouvernement avait prévus à l'époque.

**Ted Falk:** Vous représentez les concessionnaires. Vos concessionnaires font-ils des commentaires sur la valeur de revente des véhicules électriques d'occasion?

**Tim Reuss:** Oui. Nous commençons à revoir des véhicules électriques sur le marché après le premier cycle. C'est un aspect intéressant aussi, parce que la principale partie de la valeur d'un véhicule électrique usagé, c'est la santé de sa batterie. Sa batterie va-t-elle durer, oui ou non?

Au départ, les concessionnaires avaient de la difficulté à bien diagnostiquer la santé d'une batterie d'une autre marque. Si vous vendez la marque de véhicules A, mais que vous recevez en échange un véhicule de marque B, êtes-vous en mesure de l'évaluer? Les outils, l'architecture et ce genre de choses sont différents. C'était les enjeux techniques que nous rencontrions au départ pour bien évaluer la valeur d'un véhicule électrique usagé, mais petit à petit, nous parvenons à surmonter ces difficultés.

Nous estimons qu'en Amérique du Nord, nous verrons environ 30 000 véhicules électriques par mois revenir sur les routes très bientôt. Ils commencent à traverser les étapes normales de la vente aux enchères et ce genre de choses. Cela deviendra normal, comme pour les autres véhicules usagés.

**Ted Falk:** Voit-on une différence entre la valeur des véhicules électriques usagés et celle des automobiles à essence comparables de même génération?

**Tim Reuss:** C'est très difficile à évaluer, parce que les véhicules à combustion interne et les véhicules électriques ne sont pas les mêmes. C'est très difficile, voire impossible de les évaluer.

**Ted Falk:** Que pensent vos concessionnaires des véhicules électriques chinois?

**Tim Reuss:** Nous avons entamé les consultations, surtout avec le gouvernement et les dirigeants des marques qui pensent à comment cela devrait fonctionner au Canada. Nous devons nous assurer que les marques qui viendront peut-être au Canada comprennent qu'il faudra fonctionner avec les concessionnaires dans un système de franchises et adhérer à nos pratiques d'affaires. Certaines pratiques que ces marques emploient à l'étranger ne fonctionneront pas ici.

Quels sont les cadres contractuels au Canada et ce genre de choses... Les marques chinoises devront devenir membres du processus de médiation et d'arbitrage que nous avons avec les concessionnaires au Canada et faire partie des associations industrielles

canadiennes et du PAVAC, qui est le système de protection des consommateurs au pays. Elles devront respecter nos règles.

**Le président:** Merci beaucoup.

Chers collègues, je vous signale qu'en raison des difficultés techniques et de notre ordre du jour assez chargé aujourd'hui, notre temps pour la troisième série de questions pourrait être réduit.

Monsieur Bains, la parole est à vous pour cinq minutes.

● (1145)

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

Merci aux témoins de se joindre à nous aujourd'hui.

Je m'adresse d'abord à M. Breton. Vous vouliez terminer votre réponse à une question venant d'en face. Si vous le voulez, vous pouvez prendre un peu de temps pour cela.

**Daniel Breton:** Le marché évolue partout dans le monde. Le problème si l'on dit que nous devrions harmoniser notre marché avec celui des États-Unis, c'est que les États-Unis sont en gros en train d'éliminer toute la réglementation sur les émissions de GES, les véhicules électriques et la consommation d'essence. Cela signifie que si nous voulions harmoniser notre marché avec le cadre nord-américain, comme nous l'avons fait par le passé, nous reculerions de 50 ans jusqu'en 1975. Ce serait un problème majeur pour les Canadiens en matière de santé publique, de technologie et de science.

Je ne pense pas que nous voulons aller dans cette direction. Nous ne sommes pas le 51<sup>e</sup> État. Nous sommes un pays distinct avec ses propres règles et règlements. Les Canadiens sont d'accord là-dessus.

**Parm Bains:** Merci, et nous ne serons jamais le 51<sup>e</sup> État.

Tournons-nous vers l'avenir au lieu de regarder 50 ans en arrière. Je veux parler un peu des semiconducteurs. Pouvez-vous nous parler de leur importance et de la façon dont nous devrions tenir compte des vulnérabilités dans la chaîne d'approvisionnement mondiale de semiconducteurs pour les véhicules électriques au Canada?

**Daniel Breton:** Au fond, nous avons réalisé durant la COVID que nous avons laissé de trop nombreuses industries partir en Asie, surtout en Chine, en matière de semiconducteurs et de technologie de batterie. Nous devons rebâtir la chaîne d'approvisionnement au Canada, et c'est ce que le gouvernement fédéral tente d'accomplir en ce moment.

Ce n'est pas une tâche facile, parce que nous avons pris l'habitude de recevoir les semiconducteurs de Chine. Les ordinateurs et les batteries sont fabriqués en Chine. La chaîne d'approvisionnement est transférée en Asie depuis des dizaines d'années. Ce ne sera pas facile de rebâtir la chaîne d'approvisionnement ici, mais je pense que si nous ne le faisons pas, il n'y aura plus de fabrication au Canada. Selon moi, c'est essentiel pour l'avenir de la fabrication d'automobiles et autres au pays.

**Parm Bains:** Merci de votre réponse.

Richmond, en Colombie-Britannique, a le plus grand parc de concessionnaires au Canada, donc je vais adresser ma prochaine question à la Corporation des associations de détaillants d'automobiles.

Dans un communiqué de presse récent publié par Clean Energy Canada, vous indiquez que les ressources énergétiques distribuées comme les véhicules électriques et les thermopompes pourraient réduire la demande en électricité de pointe de 10 % en Colombie-Britannique. Pourriez-vous nous dire comment nous pouvons faire de ce projet une réalité pour les gens de la province?

Que celui ou celle qui a la réponse veuille bien répondre, s'il vous plaît.

**Rachel Doran:** Nous avons récemment publié une étude qui montre que les ressources énergétiques distribuées pouvaient réduire la demande de pointe en Colombie-Britannique. En effet, nous avons beaucoup dit que les véhicules électriques consomment de l'électricité du réseau, mais il ne faut pas oublier par ailleurs qu'ils contiennent des batteries qui peuvent se charger à différents moments de la journée.

Nous construisons actuellement notre réseau électrique à l'ancienne pour répondre à la demande durant les heures de pointe de la journée. Mais puisque ces véhicules électriques pourront renvoyer de l'énergie dans le réseau, nous pourrions contrôler la demande et nous assurer d'approvisionner le réseau aux moments de la journée où il y a beaucoup d'électricité de disponible. Cela ira de pair avec l'augmentation des énergies renouvelables sur les réseaux pour être en mesure d'utiliser des ressources comme les véhicules électriques.

Nous avons beaucoup de chemin à faire au Canada pour développer le bon cadre réglementaire, mais cette étude montre bien que nous pourrions économiser de l'énergie et le coût de la construction de sources d'énergie à long terme.

**Daniel Breton:** Très brièvement, une autre chose que les gens semblent oublier, c'est que nous travaillons sur la mécanique des voitures depuis des dizaines d'années, voire depuis plus de 100 ans, mais les voitures comprennent de plus en plus des logiciels, des semi-conducteurs et des microprocesseurs.

Vous le savez peut-être, mais des centaines de personnes travaillent pour Rivian, un fabricant automobile de la Colombie-Britannique. Ils développent un logiciel de concert avec l'usine de Volkswagen située en Ontario, parce que de plus en plus, une auto, c'est un ordinateur sur roues, qu'elle soit à essence ou électrique. Nous sommes très forts en la matière, ainsi que dans l'automatisation. La plupart des gens ne sont pas au courant, mais le Canada est un chef de file mondial de l'automatisation.

• (1150)

**Parm Bains:** Ma question s'adresse à Mme Doran.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez dit que le Canada et l'Allemagne venaient de signer un protocole d'entente. Pourriez-vous nous dire en quoi il concerne la nouvelle stratégie automobile du premier ministre et ce qu'il signifie pour l'avenir?

**Le président:** Votre temps est écoulé. Je vais vous donner 20 secondes pour répondre.

**Rachel Doran:** Nous sommes enthousiastes de voir que le Canada bâtit des relations avec de nouveaux marchés. Nous ne pouvons pas tourner le dos aux pays qui produisent des véhicules électriques. Nous devons les intégrer à nos chaînes d'approvisionnement. En sélectionnant bien nos partenaires, notre industrie connaîtra une meilleure croissance, et nos minéraux critiques et nos autres ressources serviront aussi à ces chefs de file mondiaux.

**Le président:** C'est réussi. Merci.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, je vous accorde la parole pour deux minutes.

Mme Dancho disposera ensuite de deux minutes et demie, suivie de M. Ma pour deux minutes et demie. Cela mettra fin au premier tour de questions.

**Gabriel Ste-Marie:** C'est excellent, merci beaucoup.

J'aurais une question à la fois pour les détaillants et pour M. Breton concernant la reconnaissance des normes européennes de sécurité pour permettre l'arrivée de nouveaux modèles électriques.

Pourriez-vous nous faire part de vos commentaires? Vous disposez d'une minute chacun.

[Traduction]

**Tim Reuss:** De notre point de vue, le Canada doit le faire en plus de continuer d'harmoniser son marché avec les États-Unis.

Les véhicules jugés sécuritaires et assez propres pour l'environnement pour être conduits dans l'Union européenne, au Japon et en Corée peuvent très bien être conduits sur les routes canadiennes. L'exemple que je donne toujours, c'est celui-ci: si l'on peut conduire une voiture à 200 kilomètres-heure sur une autoroute allemande, n'est-elle pas sécuritaire pour une autoroute canadienne? C'est notre point de vue, mais encore là, cela peut se faire conjointement. Ce n'est pas le cœur de notre marché, mais un petit ajout.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Merci.

Monsieur Breton, vous avez la parole.

**Daniel Breton:** En fait, pour ajouter à ce que M. Reuss disait, j'ai parlé avec une responsable du gouvernement allemand en décembre du fait que des gens disaient que les véhicules européens étaient moins sécuritaires, et on m'a dit que le gouvernement allemand était très insulté d'entendre une chose pareille.

Je voudrais ajouter qu'il y a un élément de l'équation qui n'a pas été pris en considération par le gouvernement actuel, et ce sont les minéraux critiques. On a une stratégie sur les minéraux critiques, mais on a complètement oublié l'aspect du recyclage des batteries.

L'entreprise Lithion Technologies a été démantelée et a été achetée par une compagnie américaine, et Li-Cycle a fait faillite, ce qui veut dire que pour le moment, les batteries de véhicules électriques sont transférées aux États-Unis.

En transférant les batteries de véhicules électriques aux États-Unis, c'est potentiellement 1 milliard de dollars qu'on transfère en minéraux critiques aux États-Unis d'ici 2030, 2031 et 2032, parce qu'on n'a pas tenu compte de cet élément dans la stratégie sur les minéraux critiques.

Je considère qu'il faut absolument que le gouvernement canadien et les élus se penchent sur l'aspect des minéraux critiques des batteries parce que cela a une valeur importante sur les plans économique, écologique et géostratégique.

**Gabriel Ste-Marie:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Madame Dancho, vous avez deux minutes et demie, s'il vous plaît.

**Raquel Dancho (Kildonan—St. Paul, PCC):** Je vais poursuivre avec vous, monsieur Reuss, concernant votre commentaire sur les véhicules électriques chinois qui entrent dans d'autres marchés. Avec votre ton et les mots que vous avez employés, vous nous avez en quelque sorte indiqué que ce n'était pas une bonne chose pour ces pays à certains égards. Vous savez certainement que Volkswagen, une entreprise allemande, a dû mettre en pause la production d'une de ses usines de véhicules électriques en Allemagne en raison d'une demande plus faible, tandis que les fabricants chinois gagnent des parts de marché en Europe. Les ventes de BYD y ont grimpé de près de 250 % dans les huit premiers mois de 2025 comparative-ment à la même période en 2024.

Je répète que nous voyons un fabricant de véhicules électriques allemand — un constructeur automobile de longue date — ralentir sa production, tandis que les importations de véhicules électriques chinois en Europe augmentent. Pourriez-vous nous en parler un peu?

**Tim Reuss:** Concernant les pratiques d'affaires dont je parlais, permettez-moi de vous donner un exemple concret. Nous nous sommes assurés que les fabricants comprennent bien que s'ils ont un réseau de détaillants au Canada, chaque contrat devra être exactement le même, que le détaillant vende 100 véhicules ou 1 000 véhicules. C'était une nouveauté pour eux.

Dans d'autres pays, les contrats dépendent de la taille du concessionnaire. Mais ce n'est pas la pratique au Canada. Les contrats doivent être exactement les mêmes. Oui, le nom du propriétaire et l'emplacement du détaillant seront différents, mais les conditions contractuelles doivent être les mêmes pour tout le monde. Au Canada, nous avons le programme national d'arbitrage pour les concessionnaires automobiles, le NADAP. Les détaillants et les fabricants s'en servent pour résoudre leurs différends — sans nécessairement passer par les tribunaux à tout coup. Les marques et les concessionnaires peuvent mettre sur pied des conseils de détaillants — ce que nous encourageons fortement. Autrement dit, un groupe de concessionnaires vont négocier ensemble auprès du fabricant.

Ces constructeurs ne voient peut-être pas ce genre de choses couramment dans d'autres pays — pas forcément en Europe, mais en Amérique du Sud et dans certains pays de la région de l'Asie-Pacifique. Nous avons eu de bonnes conversations sur ce que cela signifie de faire des affaires au Canada et jusqu'à présent, les fabricants nous ont écoutés.

• (1155)

**Raquel Dancho:** Merci.

**Le président:** Monsieur Ma, la parole est à vous pour deux minutes et demie, s'il vous plaît.

**Michael Ma (Markham—Unionville, Lib.):** Merci aux témoins de leur présence.

Monsieur Reuss, qui représentez les concessionnaires, vous avez dit que vous voulez que les fabricants de nouveaux véhicules électriques au Canada utilisent les concessionnaires. Que pensez-vous du fabricant actuel qui ne les utilise pas et qui vend ses véhicules directement aux clients? Que devrions-nous faire à cet égard?

**Tim Reuss:** Il y a un certain nombre de fabricants, soit Tesla, Lucid et Rivian, qui n'utilisent pas les concessionnaires. Ils emploient ce que l'on appelle le modèle de vente directe au consommateur. Même si l'on peut voir un détaillant ou un magasin qui ap-

partient à l'entreprise, tous les profits iront directement au siège social. Il n'y a pas de participation à la communauté locale.

Comme vous le savez tous, dans une communauté locale, on peut acheter une voiture de monsieur ou de madame qui a une franchise de la marque X ou Y. Ce propriétaire est ancré dans votre communauté locale. Bien souvent, on va voir son nom à l'école, dans une aile de l'hôpital ou sur les bandes de l'arène local, etc. Pourquoi? C'est parce qu'ils ont des liens avec la collectivité. C'est ce que font nos membres. Nous comptons 3 400 membres dans les petites villes canadiennes. C'est prouvé que c'est la façon la plus efficace de pénétrer les marchés. C'est intéressant de savoir que les fabricants chinois qui pensent venir au Canada ont aussi réalisé que c'était la façon la plus rapide et la plus efficace de vendre leurs véhicules sur notre marché.

**Michael Ma:** Excellent. Je vous remercie.

Par extension, j'ai une autre question. Avec les véhicules électriques, la demande pour l'entretien va certainement diminuer de beaucoup. À quoi travaille l'industrie pour pallier ce fait et aller de l'avant?

**Tim Reuss:** Un mythe, c'est que nos membres n'aiment pas les véhicules électriques, parce qu'ils ont moins besoin d'être entretenus. C'est tout à fait faux. Pour revenir à l'exemple de la Norvège qu'a présenté M. Breton, un des plus grands concessionnaires de Norvège est venu au Canada il y a deux ans pour expliquer à nos membres ce que c'était de vivre dans un pays où les véhicules électriques sont la normalité pour la majorité du marché. Eh bien, il faut savoir qu'il y a d'autres sources de revenus auxquels on ne pense peut-être pas. Par exemple, les véhicules électriques usent leurs pneus plus vite, parce qu'ils sont plus lourds et qu'ils ont plus de couple.

Il y a d'autres sources de revenus et les véhicules électriques ont besoin d'autres entretiens par rapport aux véhicules à combustion interne. Puisque les véhicules électriques sont très complexes, au début, ce ne sont pas tous les mécaniciens qui seront formés pour en faire l'entretien. Les propriétaires viendront plus souvent chez les concessionnaires plutôt que d'aller dans un centre de mécanique générale.

**Le président:** Merci beaucoup.

Merci beaucoup aux témoins de leurs témoignages.

Chers collègues, juste avant la pause, j'attire votre attention sur un anniversaire très important pour M. Bardeesy. Je ne veux pas vendre la mèche, mais disons que cela commence par un cinq et termine par un nombre pair qui amorce une décennie. Je souhaite bon anniversaire à M. Bardeesy. Son personnel a eu l'amabilité de nous donner des petits gâteaux pour célébrer. On m'a dit de vous laisser célébrer son anniversaire.

**Des députés:** Bravo!

**Le président:** Un membre un peu plus vieux m'a dit hier qu'il gardait un bon souvenir de ses 50 ans et que M. Bardeesy devrait accueillir cette étape de sa vie avec bonheur.

**Karim Bardeesy (Taiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.):** Cela fait 50 ans de normes sur les émissions de véhicules propres et 50 ans de petits gâteaux.

**Le président:** Merci aux témoins. Nous vous sommes reconnaissants.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance cinq minutes. Nous passerons ensuite au deuxième groupe de témoins.

• (1155) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1205)

**Le président:** Chers collègues, nous allons passer au deuxième groupe de témoins.

Nous recevons virtuellement aujourd'hui David Shipley, directeur général et co-fondateur de Beuceron Security.

• (1210)

Nous accueillons également Travis Allan, président-directeur général du Conseil canadien de l'infrastructure de recharge, ainsi que Raymond Leury, président du Conseil des véhicules électriques d'Ottawa.

Bienvenue à tous. Vous disposez de cinq minutes chacun pour faire votre déclaration préliminaire. Après, nous passerons à la période de questions. Nous suivrons le même ordre que durant la première partie de la réunion.

Monsieur Shipley, je vous cède la parole.

**David Shipley (directeur général et co-fondateur, Beuceron Security):** Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Quand on parle de véhicules électriques et de cybersécurité, il faut partir d'un constat simple: ce n'est pas le groupe motopropulseur qui pose problème, c'est la connectivité. Qu'ils fonctionnent à l'essence, au diesel ou à l'électricité, les véhicules modernes s'apparentent de plus en plus à des ordinateurs sur roues connectés à Internet. Si une faille de sécurité dans un téléphone intelligent empêche une application de fonctionner, c'est agaçant. Si une faille de sécurité dans une voiture est exploitée, cette situation peut s'avérer mortelle.

Nous avons déjà vu ce qui arrive quand les ordinateurs sur roues ne sont pas sécurisés. En 2015, des chercheurs en sécurité informatique ont piraté à distance un Jeep Cherokee pendant qu'un journaliste de *Wired* le conduisait au Missouri. Ils ont désactivé la transmission, ce qui empêchait au véhicule d'accélérer alors qu'il voyageait sur l'autoroute. D'autres essais ont démontré qu'il était possible de faire tourner le volant et de désactiver les freins. Cette faille dans le système a entraîné le rappel de 1,4 million de véhicules.

Peu d'améliorations ont été apportées depuis. Récemment, une entreprise russe qui fournit des systèmes d'alarme de sécurité pour véhicules connectés à Internet utilisés par plusieurs marques de voitures a été victime d'une cyberattaque. L'infrastructure de l'entreprise a été mise hors service par l'attaque. Soudain, des milliers de conducteurs se sont trouvés incapables de déverrouiller leur voiture, de démarrer leur moteur ou d'éteindre leur alarme. Certains ont même rapporté que leur moteur s'était arrêté subitement pendant qu'ils conduisaient.

La menace qui plane sur les véhicules connectés n'est ni théorique ni chose du passé; elle est réelle et imminente.

Par ailleurs, les véhicules connectés recueillent d'énormes quantités d'informations sensibles. Ils captent des données de géolocalisation précises et des données télémétriques sur notre façon de

conduire. Souvent, ils effectuent des enregistrements audio et vidéo à partir de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule. Un véhicule connecté n'est plus seulement un moyen de transport; désormais, c'est aussi un dispositif de surveillance sur roues. La Chine avait de bonnes raisons d'interdire l'accès des véhicules Tesla à ses bases militaires et aux rassemblements politiques sensibles.

Entre de mauvaises mains, un véhicule connecté non sécurisé peut aussi devenir une arme. Les risques qui en découlent sont réels — les risques que présentent les États-nations à la recherche de renseignements; les risques posés par les cybercriminels qui volent des véhicules ou qui exploitent les propriétaires; et, de plus en plus, les risques liés à la violence entre partenaires intimes, les applications utilisées dans les véhicules connectés pouvant servir à localiser les victimes. Certains pays commencent à reconnaître ces risques. La Pologne, par exemple, envisage de restreindre l'accès des véhicules connectés fabriqués en Chine à ses bases militaires en raison de préoccupations liées aux activités d'espionnage. Ces préoccupations sont fondées: en vertu des lois chinoises relatives à la sécurité nationale, les entreprises peuvent être contraintes à coopérer avec les services du renseignement.

Cependant, il faut aussi faire preuve d'honnêteté dans notre récit de l'histoire. Les révélations de Snowden ont montré que les gouvernements occidentaux avaient également exercé des pressions sur les entreprises pour qu'elles compromettent la sécurité des technologies, dans l'intérêt des États en question. La Chine n'a pas inventé cette tactique; elle l'a étudiée. En outre, les gouvernements ne sont pas la seule source de préoccupations. En effet, des enquêtes ont révélé que des employés de grands constructeurs automobiles avaient partagé des images sensibles enregistrées par les caméras embarquées dans les véhicules. De plus, les autorités ont dû prendre des mesures contre des constructeurs accusés de recueillir et de vendre les données de géolocalisation et les données comportementales des conducteurs.

Je tiens à être clair: c'est une question de confidentialité. C'est aussi une question de protection des consommateurs et, de plus en plus, de sécurité publique et nationale. Les véhicules connectés posent également un risque dans le contexte de la crise nationale du vol d'automobiles. En effet, les véhicules qui utilisent des technologies de connectivité sans fil et des systèmes de communication mal sécurisés sont plus faciles pour les criminels à localiser, à déverrouiller et à voler. Le risque ne provient pas seulement des constructeurs: les systèmes de divertissement, de télématique et de sécurité du marché secondaire introduisent aussi des failles dans les véhicules.

Le fait est que nous ne retournerons pas à une époque plus simple, où les véhicules n'étaient pas connectés à Internet. Cependant, il est possible de procéder de manière beaucoup plus sécuritaire. J'ai quatre recommandations à vous présenter.

Premièrement, il faut installer un bouton d'arrêt de la connexion dans chaque véhicule connecté à Internet vendu au Canada — pas un logiciel, mais un dispositif physique, comme un coupe-circuit ou un interrupteur clairement identifié permettant au propriétaire de désactiver la connexion Internet du véhicule. Lorsqu'une faille de sécurité généralisée apparaîtra — une situation inévitable —, il faudra que les Canadiens et les Canadiennes soient en mesure de déconnecter leurs véhicules immédiatement.

Deuxièmement, la population canadienne mérite une « charte des droits des propriétaires de véhicules connectés ». Les conducteurs doivent savoir pendant combien de temps les constructeurs sont tenus de fournir les mises à jour de sécurité essentielles. Par ailleurs, c'est la personne qui a payé la voiture qui devrait avoir le contrôle des données. Les données des conducteurs ne devraient pas être vendues ou partagées sans leur consentement éclairé, et ce consentement ne devrait pas être obtenu sous la contrainte, en menaçant de désactiver les fonctionnalités d'un véhicule qui leur appartient.

Troisièmement, la population canadienne mérite de bénéficier d'un droit à la réparation bien ancré. Lorsqu'un constructeur cesse d'offrir l'assistance logicielle pour un véhicule, les propriétaires et les techniciens qualifiés doivent pouvoir assurer eux-mêmes l'entretien et la sécurité des systèmes. Les voitures durent des décennies. Les solutions de connectivité ne devraient pas arrêter de fonctionner après quelques années.

• (1215)

Quatrièmement, il faut faire de la sécurité une exigence réglementaire de base pour les véhicules connectés vendus au Canada. La sécurité doit être intégrée à la conception, et il faut exiger des essais indépendants et la divulgation responsable. Si l'on savait que les freins d'un véhicule étaient défectueux, jamais ce véhicule ne serait autorisé à circuler sur les routes canadiennes. De même, il faut interdire la circulation sur les routes canadiennes aux véhicules présentant des failles connues de cybersécurité. Le piratage de la Jeep était un avertissement. La cyberattaque contre des véhicules connectés en Russie montre ce qui arrive quand les avertissements de la sorte sont ignorés.

Ma question pour le Comité est simple: le Canada agira-t-il dès maintenant ou attendra-t-il la première cyberattaque qui immobilisera les automobiles sur les routes canadiennes?

Merci. Je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Shipley.

Monsieur Allan, la parole est à vous pour cinq minutes.

[Français]

**Travis Allan (président-directeur général, Conseil canadien de l'infrastructure de recharge):** Monsieur le président, membres du Comité, bonjour.

[Traduction]

Je vous remercie de me recevoir.

Je suis Travis Allan, président-directeur général du Conseil canadien de l'infrastructure de recharge. Nous représentons l'industrie canadienne de la recharge des VE.

Je vais commencer par mon message principal. Nous voyons la nouvelle stratégie automobile du Canada — une combinaison réfléchie de mesures incitatives, de réglementation sur les gaz à effet de serre et d'autorisations relatives à l'importation au Canada de nombres limités de nouveaux véhicules électriques de calibre mondial — comme une stratégie nationale sur l'emploi. Le secteur de la recharge est prêt à jouer son rôle.

Afin de mener à bien cette stratégie et d'atteindre les cibles nationales touchant les véhicules électriques, je recommande au Comité d'axer ses efforts sur deux domaines principaux. Premièrement, il faut imposer des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules qui sont claires et réalistes. Deuxièmement, il faut recon-

duire au-delà de 2027 le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, le PIVEZ, géré par Ressources naturelles Canada, car ce programme fonctionne très bien.

Beaucoup ont parlé des retombées en emplois dont bénéficiera le Sud de l'Ontario grâce à la politique automobile, mais je tiens à souligner qu'en fait, elle sera avantageuse pour tout le pays. Selon nous, la politique générera des emplois partout au Canada. Quand nous sondons nos membres, ils nous disent qu'entre 50 et 65 % de chaque dollar dépensé pour installer des bornes de recharge d'un océan à l'autre vont aux secteurs locaux du génie civil et de l'électricité — des secteurs qui offrent de très bons emplois —, ainsi qu'aux services publics.

Nous estimons qu'au Canada, le coût de l'installation d'une station de recharge ultra-rapide typique s'élève à environ 125 000 \$ par port.

Nous avons effectué une analyse préliminaire de la stratégie automobile du Canada, plus précisément des objectifs de 75 % de ventes de VE d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040. Nos modèles préliminaires montrent que les investissements dans les infrastructures de recharge ultra-rapide publiques au Canada pourraient dépasser 4 milliards de dollars, sans parler des investissements dans les infrastructures de recharge du secteur privé.

L'enjeu principal, c'est que la réglementation doit être crédible et suffisante pour favoriser l'atteinte des objectifs du Canada. On sait que l'industrie de la recharge peut livrer la marchandise. PAREN a rapporté récemment que malgré l'incertitude, l'industrie canadienne de la recharge a ajouté 1 925 nouveaux ports de recharge rapide en 2025, ce qui représente une augmentation de 28 % d'une année à l'autre, pour un total de 8 804 ports.

Selon une analyse du CCIR, le nombre de ports de recharge rapide publics a augmenté de 25 % par année depuis 2020, et ce, en dépit des difficultés que nous avons connues durant cette période.

La grande question qui taraude nos membres est la suivante: peut-on prédire combien de personnes conduiront des véhicules électriques au cours des 10 prochaines années? Un site de recharge ultra-rapide typique peut coûter plus de 500 000 \$ — le coût peut même atteindre 1 million de dollars — puisque la plupart comptent plusieurs ports. Les sociétés de recharge doivent rendre des comptes à des fournisseurs de capitaux avertis, des prêteurs et des investisseurs qui cherchent à obtenir un rendement sur leur investissement. C'est pour cette raison qu'on analyse minutieusement les prévisions relatives au trafic et à l'adoption des VE sur la période de 8 à 12 ans généralement prise en compte pour le déploiement de stations de recharge.

Ce cycle signifie que la certitude réglementaire instaurée aujourd'hui peut contribuer à générer des milliards de dollars d'investissements dans les infrastructures de demain. L'absence de normes crédibles nous permettant de faire des prévisions risque de nuire sérieusement à notre capacité de mobiliser les capitaux privés nécessaires pour déployer des infrastructures.

L'autre enjeu très important, c'est qu'il faut veiller à ce que l'ensemble de la population canadienne puisse profiter des avantages liés au coût et à l'utilisation des véhicules électriques. Pour ce faire, il faut accorder une attention particulière aux régions où le nombre de ports par personne est faible — les régions mal desservies —, ainsi qu'aux immeubles résidentiels à logements multiples, comme les immeubles en copropriété et à appartements.

Le programme de la BIC, qui recevra 1,5 milliard de dollars, jouera un rôle essentiel dans les régions où l'on sait que le nombre de VE sera élevé. De son côté, le PIVEZ, qui est géré par Ressources naturelles Canada, joue un rôle très important dans les autres régions. Il est conçu précisément pour déployer des infrastructures dans les régions peu peuplées ainsi que dans les immeubles résidentiels à logements multiples, et il donne de très bons résultats. Notre industrie considère comme une priorité que ce programme soit reconduit au-delà du cycle de financement qui se terminera en 2027.

Je vais m'arrêter là. J'attends vos questions avec impatience. Merci.

• (1220)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Allan.

Monsieur Leury, la parole est à vous.

[Français]

**Raymond Leury (président, Conseil des véhicules électriques d'Ottawa):** Monsieur le président, membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

[Traduction]

Le Conseil des véhicules électriques d'Ottawa est un organisme à but non lucratif dirigé par des bénévoles qui a été fondé il y a près de 50 ans. Le Conseil n'est pas affilié à l'industrie; c'est donc une voix véritablement indépendante qui apporte une vision pragmatique fondée sur la science et l'économie. Je suis ici pour représenter les Canadiennes et les Canadiens ordinaires et les propriétaires de véhicules électriques d'un océan à l'autre.

L'électrification des transports et, en fait, d'une grande partie de l'économie est inévitable pour des raisons économiques: il est tout simplement moins coûteux de fonctionner à l'électricité. L'argument est de nature économique. Soit le Canada montrera la voie en matière d'électrification, soit il suivra. S'il choisit de suivre, l'industrie automobile canadienne continuera à rétrécir et à perdre de l'importance, ce qui entraînera de grandes pertes d'emplois. Déjà, on a vu la valeur de l'assemblage de véhicules au sein de l'industrie automobile passer de 2 millions de dollars en 1997 à 1,3 million de dollars en 2024. L'administration américaine aggrave le problème — comme on l'a mentionné plus tôt — en cherchant activement à transférer des emplois aux États-Unis.

Au contraire, si le Canada choisit de montrer la voie, l'industrie automobile prendra de l'expansion et elle offrira de bons emplois aux travailleurs canadiens. Ce choix créera aussi des débouchés dans des industries connexes, comme l'illustrent les efforts d'électrification des avions de Harbour Air, en Colombie-Britannique, et d'autres projets menés aux quatre coins du pays. Les États-Unis ont décidé de suivre, ce qui donne au Canada une occasion unique de prendre les rênes ici, en Amérique du Nord.

Les transitions sont difficiles, et les entreprises en place résistent au changement. Kodak a inventé la photographie numérique, mais elle a tout de même fait faillite. Durant ma carrière dans le domaine des TI, j'ai vécu plusieurs transitions, et aucune n'a été facile. Je sais à quel point il peut être ardu et déchirant de faire face à une transition qui rend l'avenir incertain et qui menace son emploi. Il ne faut pas oublier de soutenir les travailleurs et les collectivités qui seront inévitablement touchés.

Il existe de nombreux exemples où l'industrie automobile a déclaré que la politique allait nuire à l'industrie, ou même la détruire. Les ceintures de sécurité, les coussins gonflables, les convertisseurs catalytiques et bien d'autres technologies ont fait face à une résistance importante. Le rôle de la politique est de créer de la prévisibilité et un terrain de jeu équitable favorisant l'adoption de nouvelles technologies et permettant à la société d'en bénéficier.

Le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques stimulera la demande et améliorera l'accessibilité. Des indicateurs montrent clairement que les constructeurs y ont réagi en réduisant les prix et en augmentant les incitatifs afin que leurs véhicules puissent être vendus en dessous du prix maximum de 50 000 \$. Les règlements connexes sur les émissions d'échappement sont essentiels pour que l'offre réponde à la demande.

Les constructeurs expédient les véhicules électriques là où ils sont contraints de le faire. Au Canada, cela veut dire en Colombie-Britannique et au Québec, les deux seules provinces à avoir fixé des objectifs de ventes de VE. Jusqu'à tout récemment, il était impossible pour une personne de l'Ontario d'acheter la seule voiture électrique fabriquée par Toyota, la bZ4X. Toyota n'expédiait ses véhicules qu'en Colombie-Britannique et au Québec. Ford est un autre exemple. Le dernier véhicule électrique grand public lancé par Ford — il y a cinq ans déjà — était le F150 Lightning, aujourd'hui abandonné. À l'heure actuelle, Ford ne propose que la Mustang Mach-E. Comment les constructeurs peuvent-ils prétendre avoir de la difficulté à atteindre les objectifs qu'ils qualifient d'ambitieux alors qu'ils n'ont pas de produits à offrir?

Pendant ce temps, en Europe, en plus de la Mach-E, Ford offre la Puma Gen-E, la Capri et l'Explorer, et il réussit à atteindre les cibles de ventes européennes. Chez Cadillac, au quatrième trimestre de 2025, 50 % des véhicules vendus au Canada étaient électriques. Vous avez bien compris: une voiture sur deux vendue par Cadillac au Canada pendant le quatrième trimestre de 2025 était électrique. D'ailleurs, GM offre 10 modèles différents de véhicules électriques en Amérique du Nord. Ford en offre un seul. Ce problème d'approvisionnement explique pourquoi il nous faut une politique efficace sur les véhicules électriques. Les constructeurs doivent mettre des produits sur le marché canadien.

Le Canada offre de nombreuses possibilités liées à l'électrification. Les véhicules électriques lourds sont en émergence; ils représentent maintenant plus de 50 % des ventes en Chine. PACCAR, le constructeur qui a une usine près de Montréal, offre déjà des camions électriques de classe 8 en Europe. Il pourrait les vendre ici. J'ai déjà mentionné que les améliorations des batteries conçues pour les avions électriques signifient que les vols électriques court-courriers et moyen-courriers deviendront possibles dans un avenir proche. Le secteur canadien de l'aérospatiale est vaste; il pourrait saisir cette occasion. L'approvisionnement et la transformation des matériaux nécessaires pour les batteries, ainsi que la fabrication des batteries et des blocs de batteries constituent d'autres domaines où le Canada pourrait tirer parti de ses forces, comme il le fait déjà.

Le Canada doit faire preuve d'audace et se tourner vers l'avenir pour saisir cette occasion afin que nous profitons toutes et tous des avantages de l'électrification.

Merci.

• (1225)

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous allons commencer la première série de questions.

Chers collègues, je vous avertis tout de suite qu'étant donné que nous devons consacrer les 30 dernières minutes de la réunion à d'autres travaux, il est fort probable que nous devions laisser tomber les deux derniers temps de parole. Nous verrons comment les choses se passent.

Madame Dancho, la parole est à vous pour six minutes.

**Raquel Dancho:** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de se joindre à nous.

Mes questions s'adressent à M. Shipley.

Vous êtes PDG et co-fondateur d'une entreprise de logiciels de cybersécurité basée au Nouveau-Brunswick. Durant votre déclaration préliminaire, vous avez soulevé plusieurs risques pour la sécurité publique et nationale posés par l'arrivée des véhicules électriques chinois sur le marché canadien. J'aimerais vous poser des questions pour approfondir ce sujet.

Sur le plan de la sécurité nationale, le gouvernement libéral va permettre aux véhicules électriques chinois de s'implanter sur le marché canadien. Cette année, il autorisera l'entrée sur le marché de 49 000 véhicules qui seront soumis au traitement tarifaire réduit. Le nombre autorisé augmentera chaque année, pour atteindre 70 000 d'ici 2030. Vous avez mentionné qu'en vertu de la loi de la Chine sur la sécurité nationale, le gouvernement chinois avait le pouvoir d'accéder aux données des entreprises chinoises, par exemple les constructeurs de véhicules électriques. Dans des déclarations publiques, vous avez déjà établi des liens entre ce fait et les motifs qui ont poussé le Canada à interdire les équipements de Huawei sur son réseau 5G. J'ajouterais l'exemple de l'utilisation de TikTok sur les appareils du gouvernement.

Comment cette logique s'appliquerait-elle à l'entrée des véhicules chinois sur le marché canadien?

**David Shipley:** C'est une question de volonté et d'intention. Si les intérêts d'un pays étranger sont parfois contraires aux intérêts du Canada et si ce pays a la capacité d'agir, la question est de savoir s'il en a la volonté ou non.

Ce qui est encore plus inquiétant, c'est que la Chine peut s'en prendre à d'autres que ses propres constructeurs. Des pirates parrainés par le gouvernement chinois mènent des activités d'espionnage sur les réseaux de télécommunications au Canada, aux États-Unis et dans l'hémisphère occidental. Ils peuvent être partout.

Par ailleurs, l'argument général que j'essayais de faire valoir, c'est que si l'on ne sécurise pas les autres constructeurs de véhicules, ils se feront aussi pirater. Le problème ne concerne pas uniquement les marques chinoises; il ne concerne même pas uniquement les États-nations. Il se peut que les intérêts d'une entreprise ne cadrent pas avec les intérêts nationaux du Canada.

**Raquel Dancho:** Nous avons des problèmes avec l'Iran, la Russie, la Corée du Nord et d'autres. Les menaces ne proviennent pas seulement d'acteurs malveillants basés en Chine, mais comme vous l'avez mentionné, les données recueillies par les automobiles posent un risque particulier, qu'il s'agisse d'enregistrements audio ou vidéo, ou encore de données précises de géolocalisation. Vous avez donné un bon exemple: le gouvernement chinois lui-même a interdit l'accès des véhicules Tesla à ses bases militaires et aux réunions sensibles pour ces raisons précises.

La possibilité que des gens comme le ministre de la Défense ou le directeur du SCRS conduisent des VE chinois vous inquiète-t-elle? Est-ce une préoccupation pour le Canada?

**David Shipley:** À cet égard, je suivrais l'exemple d'Israël, qui a cessé récemment de fournir des véhicules électriques chinois à ses officiers supérieurs en raison de ces préoccupations. Comme je l'ai déjà dit, la Pologne envisage également d'interdire les véhicules chinois.

C'est le grand jeu — tous les pays y jouent. Tout le monde espionne tout le monde. Si on en a la capacité, pourquoi ne le ferait-on pas? La préoccupation est fondée, mais je pense qu'il faut aussi se préoccuper des constructeurs de partout dans le monde. Nous n'avons pas les moyens de garantir à la population canadienne que nous savons ce qui se passe.

**Raquel Dancho:** Merci, monsieur Shipley.

Je pense toutefois que le problème réside surtout dans le fait que la Chine est une nation rivale. Si l'on fait une comparaison avec les marchés automobiles européens, c'est-à-dire avec les voitures européennes au Canada, ainsi qu'avec les voitures américaines, on parle de pays qui ne sont pas nos rivaux au même titre que la Chine, qui utilise son pouvoir d'influence en exportant ses véhicules électriques vers des marchés étrangers. Après avoir pris un peu pied, ils font irruption sur les marchés, qui sont alors inondés de ces véhicules électriques en très peu de temps.

Je crains que, dans 10 ans par exemple, nous nous retrouvions avec des millions de véhicules électriques chinois. Vous l'avez souligné: ils ont le pouvoir d'arrêter ou de verrouiller les véhicules à distance, ou encore de récupérer toutes les données vers le siège social — peut-être en Chine, pour l'exemple que j'utilise. Vous savez certainement qu'en Norvège, il a été prouvé que des autobus électriques chinois qui circulent profondément sous terre dans des mines norvégiennes pouvaient être arrêtés à distance par l'entreprise chinoise qui les avait fabriqués.

Encore une fois, nous parlons ici des pires scénarios. Or, le pays doit faire preuve de discernement lorsqu'il s'agit de faire venir, essentiellement, des ordinateurs sur roues dans lesquels les Canadiens mènent leur vie et dont les constructeurs automobiles chinois vont inonder les rues au cours des prochaines années et décennies.

Pourriez-vous nous donner votre point de vue à ce sujet?

• (1230)

**David Shipley:** Ils ne vont pas simplement pirater leurs propres produits. S'ils veulent vraiment s'y mettre et espionner les membres de votre comité, il y a de fortes chances que, si vous conduisez un véhicule qui a été fabriqué au cours des cinq dernières années, il soit connecté à Internet, alors ils vont le mettre sur écoute. On a découvert trois entreprises israéliennes qui fabriquent des outils que l'on intègre aux voitures pour espionner.

Évidemment, s'ils ont un accès direct en exerçant une influence sur les constructeurs, ils peuvent intégrer des portes dérobées s'ils le souhaitent. La même chose peut se produire avec les véhicules fabriqués aux États-Unis et d'autres choses. Notre liste d'éléments qui sont considérés comme étant hostiles au Canada a considérablement changé au cours des deux ou trois dernières années. C'est pourquoi je pense qu'il est judicieux de tous les sécuriser, car nous n'aurions alors plus à nous inquiéter au sujet d'un seul constructeur en particulier. Nous aurions l'assurance que nous disposons des normes adéquates. C'est à cet égard que je pense que la solution simple consistant à rendre obligatoire l'installation d'un bouton d'arrêt... Chaque Canadien devrait avoir le droit de déconnecter son véhicule d'Internet.

**Raquel Dancho:** Merci, monsieur Shipley.

Toutefois, dans le cadre de notre étude sur l'intelligence artificielle, nous avons appris que des technologies de l'intelligence artificielle actuelles permettent de contourner un bouton d'arrêt. Le dispositif est peut-être une bonne solution, mais il n'est plus infaillible. Malheureusement, ces dernières semaines seulement, les avancées de l'intelligence artificielle ont montré que de tels dispositifs peuvent être déjoués par l'algorithme même qui alimente l'appareil. C'est un problème. Je comprends l'idée, mais je ne pense pas que ce soit nécessairement la seule solution.

Je comprends, bien sûr, que nous devons nous protéger contre toutes les technologies présentes dans nos vies, quel que soit leur pays d'origine. Toutefois, je crois qu'il y a une différence entre conduire un véhicule américain et conduire un véhicule électrique chinois. Ne pensez-vous pas qu'il y a un risque plus important si le véhicule vient de Chine?

**Le président:** Veuillez répondre en 15 secondes environ. Merci.

**David Shipley:** Je veux seulement préciser que le type de bouton d'arrêt dont je parle est un dispositif physique. Il s'agit de couper le circuit. On ne peut pas le pirater. L'alimentation est coupée. Si nous les obligeons à le faire, nous pouvons couper l'alimentation.

**Raquel Dancho:** Non, ce scénario a justement été contourné par des algorithmes d'intelligence artificielle, tout récemment, pour que ce soit clair.

**Le président:** Malheureusement, nous devons poursuivre.

Monsieur Shipley, n'hésitez pas à fournir des renseignements supplémentaires au Comité, si vous le souhaitez.

Monsieur Bardeesy, la parole est à vous pour six minutes.

**Karim Bardeesy:** Merci, monsieur le président.

Merci pour les vœux d'anniversaire.

Merci aux membres de mon équipe, Victoria Morton et Kristina Kisin, qui nous ont tous nourris.

Je fête mes 50 ans. Comme je l'ai mentionné, je suis venu au monde au moment où des normes plus strictes sur les émissions d'échappement voyaient le jour. Grâce à ce travail, par exemple, nous n'avons plus d'essence au plomb, ce qui existait encore à ma naissance. Voilà par où je voudrais commencer.

Monsieur Allan, vous avez parlé de l'importance des normes relatives aux émissions d'échappement et aux émissions de gaz à effet de serre. Pourriez-vous nous expliquer brièvement ce qui s'est passé aux États-Unis ces dernières semaines et ces derniers mois à ce sujet? Selon vous, que devrait faire le Canada par rapport aux déci-

sions prises par l'administration Trump sur les normes relatives aux émissions de gaz à effet de serre?

**Travis Allan:** L'administration américaine actuelle a pris des mesures importantes pour revenir en arrière sur toutes les politiques qui visaient à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport. Il y a entre autres le blocage des obligations relatives aux véhicules zéro émission imposées par des États. Il y a aussi, essentiellement, le recul par rapport à la réglementation sur les gaz à effet de serre pour les véhicules légers.

Le Canada s'est retrouvé dans une situation très difficile — l'une parmi tant d'autres, dirais-je — au cours de l'année dernière, où il devait décider s'il voulait suivre cette ligne de conduite ou s'il voulait tracer sa propre voie et décider d'établir des normes réglementaires relatives aux gaz à effet de serre pour le Canada. C'est exactement ce que le gouvernement a fait dans le cadre de la stratégie automobile.

**Karim Bardeesy:** La Californie tente d'ailleurs de suivre la même approche, après avoir été à l'avant-garde de ce mouvement pendant la majeure partie du XX<sup>e</sup> siècle et au début du XXI<sup>e</sup> siècle, aux côtés de nombreux pays européens.

Vous avez parlé des programmes d'investissement dans les infrastructures de recharge mis en place dans le cadre de notre nouvelle stratégie automobile, qui comprend d'ailleurs également les normes strictes en matière d'émissions de gaz à effet de serre qui, comme vous l'avez mentionné, doivent être mises en œuvre. Vous avez également précisé que c'était sans parler des investissements dans les infrastructures de recharge du secteur privé.

Selon vous, quelle part d'investissements privés dans les infrastructures de recharge pourrait venir s'ajouter au financement public? De quels ratios parle-t-on?

**Travis Allan:** En examinant les données sur les infrastructures de recharge, on constate que la plupart des Canadiens rechargent leur véhicule à domicile dans 70 à 90 % des cas. Cela signifie que si vous possédez une maison simple, la recharge se fait principalement à domicile. Il s'agit généralement d'une borne dont le prix varie entre 0 et 1 000 \$, auquel s'ajoutent des frais d'installation allant de 1 000 à 3 000 \$, selon l'habitation. Nous parlons également de milliards de dollars d'investissements privés pour les parcs automobiles, les écoles et les lieux de travail.

• (1235)

**Karim Bardeesy:** Les ménages compenseraient ces coûts, qu'ils puissent les financer ou non, simplement grâce à la réduction des coûts liés à l'utilisation du véhicule. C'est que l'électricité et l'infrastructure de recharge finiront par coûter moins cher que l'essence, en général. Est-ce exact?

**Travis Allan:** C'est exact.

Comme l'a mentionné Mme Doran, une récente analyse montre que les économies réalisées s'élèvent à 2 000 \$ ou plus par année pour une famille canadienne type, ce qui permet de rentabiliser rapidement l'investissement.

Je soulignerais également que l'on n'est pas exposé de la même manière à la volatilité des prix. Je pense que beaucoup de Canadiens en font l'expérience en ce moment.

**Karim Bardeesy:** C'est une excellente remarque. Merci.

Il y a un autre aspect, peut-être distinct, de l'infrastructure de recharge. Monsieur Leury, vous pourriez intervenir ici.

Dans votre témoignage, vous avez parlé des besoins spécifiques et très différents qui existent dans les régions peu peuplées et les régions fortement peuplées au pays. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet? Quels sont ces besoins différents? Que doivent faire les organismes gouvernementaux et publics pour répondre aux besoins tant des régions peu peuplées que de celles qui sont fortement peuplées?

**Raymond Leury:** La situation est complexe. Évidemment, nous disposons pour l'instant de l'infrastructure nécessaire pour parcourir de longues distances. Le problème, c'est qu'il nous en faudra beaucoup plus à l'avenir, lorsque le nombre de voitures en circulation augmentera.

À mon sens, le plus gros problème à l'heure actuelle concerne la recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples, ou IRLM. Au Conseil des véhicules électriques d'Ottawa, nous avons collaboré avec une vingtaine d'immeubles en copropriété pour essayer de trouver un moyen d'y installer des bornes de recharge. Il est très difficile de mettre en place les premières bornes, car il faut investir beaucoup dans une infrastructure qui devra, en fin de compte, servir à toutes les places de stationnement de l'immeuble.

Il y a eu quelques programmes par le passé. Si le gouvernement devait mettre en place de nouveaux programmes pour aider à cet égard, ce serait extrêmement utile.

**Karim Bardeesy:** Merci.

Je sais que le déploiement de ce type d'infrastructure est une préoccupation de nombreux députés de différents partis qui représentent des circonscriptions urbaines. La question du financement de l'infrastructure est importante également. Il va sans dire que notre programme y contribuera dans une certaine mesure.

Je voudrais maintenant m'adresser à vous, monsieur Shipley. Merci pour votre témoignage. Il s'agit d'un ensemble de considérations dont notre comité n'avait pas encore eu connaissance, ni dans le cadre de sa précédente étude sur l'industrie automobile ni au cours de son étude actuelle. Je tiens à vous en remercier. Je souhaiterais — et je pense que l'ensemble de notre comité le souhaite peut-être aussi — que vous nous fournissiez un mémoire sur certains des points que vous avez soulevés.

Le gouvernement a récemment présenté le projet de loi C-8, une mesure législative sur la cybersécurité. Je voulais vous demander s'il contient des dispositions qui pourraient être utiles dans ce contexte. Ou bien croyez-vous que certaines des mesures que vous jugez nécessaires relèvent davantage de politiques relatives à la consommation et à la concurrence?

**David Shipley:** Le projet de loi C-8 portera sur les secteurs sous réglementation fédérale, notamment le secteur bancaire, les télécommunications, le transport d'énergie et les transports sous réglementation fédérale. En général, pour ce qui est des transports, nous parlons des chemins de fer, des aéroports, etc.

Ce cadre ne couvre pas les types de règlements sur la sécurité des voitures connectées dont nous avons besoin. Il s'agit d'une lacune législative considérable qui n'a pas été comblée, non seulement chez nous, mais aussi aux États-Unis et ailleurs. Les gens sont exposés à des risques de plus en plus importants. Nous nous concentrons beaucoup sur l'aspect espionnage, qui est souvent...

**Karim Bardeesy:** Je suis désolé, monsieur Shipley. Mon temps est presque écoulé et je voudrais rebondir sur ce point.

Croyez-vous que c'est un aspect sur lequel le Bureau de la concurrence, par exemple, devrait jouer un plus grand rôle?

**David Shipley:** Je pense que oui. Je pense aussi que cela doit figurer dans la charte des droits des consommateurs, afin que lorsque les gens achètent une nouvelle voiture, ils sachent pendant combien de temps elle bénéficiera de mises à jour de sécurité.

[Français]

**Le président:** Merci.

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

**Gabriel Ste-Marie:** Merci, monsieur le président.

Je salue les trois témoins, dont les allocutions sont riches en contenu. Il s'agit encore une fois d'un groupe de témoins très intéressants, et je les remercie.

Mes questions s'adresseront à M. Allan, mais je veux tout d'abord souhaiter un joyeux anniversaire à notre collègue bien aimé M. Bardeesy. Je veux aussi remercier M. Shipley des éléments qu'il a soulevés concernant la sécurité. C'est très préoccupant et je crois qu'en tant que membres du Comité, nous allons devoir nous y pencher sérieusement pour nous assurer que le gouvernement fait tout en son pouvoir pour garantir la sécurité de l'ensemble de la population.

Monsieur Allan, je vous remercie de votre présentation. Vous avez fait deux recommandations, dont l'une porte sur la prévisibilité. Je commencerai par le deuxième point, qui porte sur le refinancement ou la recapitalisation du fonds. On parle du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro; un programme qui avait bien fonctionné, à ma connaissance. L'enveloppe commence à diminuer sérieusement et le Programme pourrait s'arrêter. Vous demandez donc qu'il soit renfloué, recapitalisé.

Si je ne me trompe pas, le gouvernement vient de déposer sa stratégie concernant les véhicules électriques. Vous attendiez-vous à ce que le Programme soit recapitalisé à ce moment-là? Y a-t-il encore de l'espoir, selon vous?

● (1240)

**Travis Allan:** Je suis optimiste, alors j'ai toujours de l'espoir. Je pense qu'il y a certaines choses à propos desquelles la Banque de l'infrastructure du Canada peut vraiment changer la donne.

Par exemple, il y a des bornes de recharge dans les endroits où le secteur privé veut vraiment investir. Là où il y a un problème, c'est dans les endroits moins bien desservis, ainsi que dans les immeubles résidentiels à logements multiples. Pour cela, il vaut mieux utiliser le Programme, et j'espère que le gouvernement va songer à le recapitaliser pour résoudre ce problème.

**Gabriel Ste-Marie:** Merci.

Je pense bien comprendre. Le gouvernement n'a pas refinancé le programme d'infrastructure, mais il a mis de l'argent dans les infrastructures à zéro émission par l'entremise de la Banque de l'infrastructure, ce qui a été annoncé dans la stratégie. Il s'agit toutefois de prêts, alors que le programme que vous demandez de refinancer venait, lui, absorber une partie des coûts.

Ce que vous venez de dire, on le voit dans à peu près toutes les sphères de l'économie, du déploiement de l'électricité depuis plusieurs décennies au réseau cellulaire, en passant par Internet.

Aujourd'hui, dans les zones urbaines où il y a un marché, le secteur privé va être là et la Banque de l'infrastructure du Canada peut jouer son rôle. Cependant, dans les zones moins densément peuplées, le secteur privé n'ira pas faire appel à la Banque. Les zones ne seront donc pas couvertes et on aura un réseau moins efficient sur l'ensemble du territoire. Est-ce bien cela?

[Traduction]

**Travis Allan:** Je pense que oui.

Ces deux programmes comportent en réalité une composante de remboursement. Ils sont très bien conçus pour protéger les contribuables. Le mécanisme de la Banque de l'infrastructure du Canada vise à stimuler l'investissement privé par des prêts qui sont remboursables en fonction de l'utilisation, ce qui résout véritablement un problème qui touche de nombreux investisseurs, car ils prennent ce que nous appelons le risque d'utilisation.

Le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro comporte lui aussi des éléments de financement récupérable, en fonction du rendement des bornes. Cependant, je pense que vous avez vraiment mis le doigt sur le problème: lorsqu'il s'agit du financement de la Banque de l'infrastructure du Canada, la plupart des emprunteurs ont tendance à se concentrer sur des zones où ils savent que le nombre de conducteurs de véhicules électriques sera important. Il s'agit de banlieues autour des grandes villes du Québec, de la Colombie-Britannique et, de plus en plus, de l'Ontario. Nous devons également couvrir le reste du Canada.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Je vous remercie, et je vous demanderais justement de nous expliquer pourquoi il est important de couvrir les zones moins densément peuplées si on veut adopter les véhicules électriques.

[Traduction]

**Travis Allan:** Il y a deux raisons. La première concerne la connectivité et les réseaux. Nous savons que les consommateurs n'adopteront pas des technologies s'ils y voient une source d'inconvénients majeurs à grande échelle. Nous voulons nous assurer que nous disposons d'un très bon réseau pour les personnes qui se rendent dans leurs résidences secondaires ou sur leur lieu de travail. Nous voulons assurer une connectivité totale.

L'autre raison est l'acceptation politique. Nous savons que nous devons rallier tous les Canadiens. Nous ne pouvons pas laisser s'installer l'idée que seuls les riches des banlieues des grandes villes peuvent économiser 2 000 \$ par année, tandis que les personnes à faibles revenus ou celles qui vivent dans les régions rurales du Canada ne le peuvent pas. Je pense qu'il s'agit vraiment d'un enjeu à deux volets.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Merci beaucoup, c'est très clair.

Je souhaite de tout cœur que le gouvernement entende bien ce que vous expliquez ici et qu'il refinance le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro. Nous aurions souhaité que ce soit fait lors du dévoilement de la stratégie. Nous allons continuer à le demander. Nous souhaitons que le gouvernement entende bien.

Il reste 30 secondes. J'aimerais que vous abordiez l'importance de la prévisibilité de la stratégie et des politiques du gouvernement

en ce qui concerne les normes à zéro émission et les véhicules électriques. Nous pourrions ensuite y revenir au second tour.

[Traduction]

**Travis Allan:** Comme je l'ai mentionné, le plus grand défi concernant le déploiement d'infrastructures de recharge rapide publiques est de savoir combien de personnes conduiront des véhicules électriques à batterie. Ce sont nos clients et nous devons faire des prévisions sur une période de 10 ans.

Lorsque nous examinons les nouveaux objectifs du Canada, à savoir 75 % de ventes de véhicules électriques d'ici 2035 et 90 % d'ici 2040, la grande question est de savoir si la réglementation sur les gaz à effet de serre, qui fixe généralement des limites en grammes par kilomètre ou par mile, sera suffisante pour que les émissions de l'ensemble du parc automobile se traduisent par des ventes de véhicules zéro émission qui nous permettront d'atteindre ces cibles. C'est la question qui fait actuellement l'objet de discussions. Environnement et Changement climatique Canada va travailler à l'élaboration de la réglementation et nous serons présents à chaque étape pour aider à faire en sorte que nous disposions d'excellents règlements.

• (1245)

[Français]

**Le président:** Merci.

[Traduction]

Monsieur Guglielmin, vous disposez de cinq minutes.

**Michael Guglielmin:** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de comparaître aujourd'hui.

Monsieur Shipley, je crois savoir que vous êtes un ancien combattant des Forces armées canadiennes et je tiens tout d'abord à vous remercier pour votre service.

Vous avez décrit les véhicules électriques chinois comme des fourgons d'espionnage potentiels, des fourgons d'espionnage sur roues. De plus, nous comprenons bien ce que vous avez soulevé au sujet des véhicules connectés plus généralement. Parallèlement, nous constatons que les États-Unis ont pris des mesures pour restreindre l'utilisation de logiciels chinois et russes pour des raisons de sécurité.

Compte tenu de votre expérience en cybersécurité et de votre service dans l'armée, devrions-nous envisager les infrastructures de recharge des véhicules électriques sur les bases militaires non seulement comme des infrastructures écologiques courantes, mais peut-être aussi comme des éléments d'un réseau de défense élargi?

**David Shipley:** En ce qui concerne les problèmes de cybersécurité liés aux réseaux de recharge des véhicules électriques, des concours de piratage sont régulièrement organisés, qui ne cessent de mettre en évidence un certain nombre de vulnérabilités dans ces systèmes qui méritent notre attention. Il est nécessaire de réglementer les systèmes pour garantir leur sécurité, tant pour des raisons de sécurité physique qu'en raison du risque de surveillance ou d'autres préjudices. Je crois qu'il nous faut prêter attention à ces questions.

**Michael Guglielmin:** Sur une base militaire, des données apparemment banales — par exemple concernant l'emplacement des véhicules, les habitudes de recharge, les mouvements de la flotte et les habitudes personnelles — pourraient-elles devenir de l'information de nature délicate si elles tombaient entre de mauvaises mains?

**David Shipley:** Je soulignerais le fait qu'Israël a pris des mesures pour retirer les véhicules électriques chinois de ses installations militaires. Évidemment, c'est l'un des pays les plus avancés au monde sur le plan de la cybersécurité.

**Michael Guglielmin:** Vous avez également évoqué la question plus vaste des véhicules électriques chinois et des véhicules électriques connectés, ainsi que le risque que les véhicules connectés équipés de caméras, de microphones, de télémètres et de fonctions intelligentes soient exploités à des fins de surveillance, et même d'ingérence à distance. Selon vous, avons-nous suffisamment pris au sérieux les préoccupations en matière de sécurité nationale avant même d'aborder la question de l'accès au marché chinois des véhicules électriques?

**David Shipley:** Nous ne sommes pas au fait de ce qui se passe avec toutes ces voitures. Nous parlons d'un petit nombre de ces voitures, car il s'agit de 49 000 voitures. Environ 43 % des voitures qui circulent aujourd'hui sur les routes du Canada sont connectées à Internet. Nous pouvons comparer cela au fait que 90 % des nouvelles voitures vendues par tous les fabricants sont connectées à Internet, et qu'il n'existe pas un seul règlement ou une seule norme les concernant. Cela devrait tous nous inquiéter.

**Michael Guglielmin:** Mme Dancho a souligné que plusieurs directeurs du SCRS ont affirmé que le gouvernement chinois représente notre plus grande préoccupation en matière de sécurité. L'ancien directeur du SCRS et conseiller à la sécurité nationale, Richard Fadden, a qualifié la Chine de « menace fondamentale ». Notre propre Comité parlementaire sur la sécurité nationale et le renseignement a déclaré que sur le plan de l'ingérence étrangère, le gouvernement chinois continue de « représenter la plus importante menace » pour le Canada et pour ses institutions et processus démocratiques. Selon une note d'information de Sécurité publique Canada, le PCC exécute « une stratégie visant à faire des gains géopolitiques sur tous les fronts » et « exploite tous les pouvoirs étatiques à sa disposition pour mener des activités qui menacent directement la sécurité nationale et la souveraineté du pays. » Compte tenu de votre expertise en matière de cybersécurité, recommanderiez-vous que nous placions des véhicules électriques chinois ou des infrastructures pour véhicules électriques chinois sur les bases militaires canadiennes?

**David Shipley:** Je pense que nous devrions probablement tenter de comprendre pourquoi des alliés comme la Pologne et des pays comme Israël ne le font pas. Nos forces armées devraient probablement mener une enquête approfondie et une analyse minutieuse des risques pour comprendre les avantages et les risques en jeu. Je pense que c'est un élément important.

Ce qui me tient éveillé la nuit en ce moment, c'est que nous avons une génération montante de jeunes de 20 à 29 ans qui veulent simplement mettre le monde à feu et à sang, qui utilisent maintenant des outils d'intelligence artificielle chaque jour et qui apprennent à pirater des systèmes, simplement pour causer du tort aux gens. Ils représentent une menace au même titre que le Parti communiste chinois.

**Michael Guglielmin:** Je suis désolé de vous interrompre, mais mon temps est limité.

Vous ne recommanderiez pas cela, car vous êtes d'avis qu'il y aurait un risque important.

J'ai une autre question dans la même veine. Recommanderiez-vous aux ministres de la Couronne ou au premier ministre de conduire l'un de ces véhicules?

• (1250)

**David Shipley:** Je laisserais à nos organismes de sécurité le soin de se prononcer sur cette question. Cependant, si j'étais à leur place, je ne conduirais pas l'un de ces véhicules.

**Michael Guglielmin:** S'il y a un risque important pour les militaires et les représentants du gouvernement, il va de soi que leur présence dans la sphère publique poserait également un risque pour la sécurité et la sécurité nationale.

Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais proposer la motion suivante:

Que le Comité procède à l'examen du Budget supplémentaire des dépenses (C) 2025-2026, renvoyé au Comité; que le ministre de l'Industrie et les fonctionnaires du ministère soient invités à témoigner; et que le Comité fasse rapport des crédits à la Chambre au plus tard le 26 mars 2026.

**Michael Ma:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Veuillez attendre un instant, monsieur Ma, s'il vous plaît.

Le problème, monsieur Guglielmin, c'est que cette motion, à ma connaissance, n'a pas fait l'objet d'un avis de motion. Comme nous ne traitons pas des travaux du Comité, ce n'est pas pertinent.

Est-ce que la motion que vous avez lue a fait l'objet d'un avis de motion? Avait-elle ce libellé exact? Je vais vérifier.

Chers collègues, voici ce que nous allons faire. Nous allons manquer de temps, et je vais donc laisser partir nos témoins.

Chers témoins, nous vous remercions sincèrement d'avoir comparu aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de vos contributions et nous vous souhaitons une bonne fin de journée.

Monsieur Ma, vous avez la parole au sujet d'un rappel au Règlement.

**Michael Ma:** Oui, il s'agit de la pertinence de la motion dans le cadre de cette réunion, surtout en ce qui concerne les témoins et d'autres considérations.

**Le président:** Il y a un peu de confusion. Je vais apporter quelques éclaircissements.

Monsieur Guglielmin, vous ne pouvez pas proposer cette motion. Ce n'est pas à cause d'une question de pertinence en soi, mais parce que vous n'avez pas donné avis de la motion. La motion doit être proposée par la personne qui en a donné avis.

Mme Dancho est évidemment libre de le faire si elle le souhaite, mais je ne peux pas vous permettre de la proposer parce que ce n'est pas vous qui en avez donné avis.

**Michael Guglielmin:** Puis-je céder mon temps de parole à Mme Dancho?

**Le président:** Il n'y a pas de problème lié au temps dans ce cas-ci.

Je vois que Mme Dancho a levé la main. J'ai une bonne idée de ce dont il s'agit.

**Raquel Dancho:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je propose:

Que le Comité procède à l'examen du Budget supplémentaire des dépenses 2025-2026, renvoyé au Comité; que le ministre de l'Industrie et les fonctionnaires du ministère soient invités à témoigner; et que le Comité fasse rapport à la Chambre au plus tard le 26 mars 2026.

**Le président:** Chers collègues, nous sommes saisis de cette motion. L'avis de motion a été donné.

Avant d'entamer une discussion à ce sujet, je tiens à souligner que le calendrier représente un défi. Nous attendons une réponse au sujet de la date limite pour le Budget supplémentaire des dépenses, mais ce sera très bientôt. Bien entendu, il sera nécessaire d'apporter certains changements au calendrier actuel et il faudra évidemment vérifier si la ministre peut comparaître dans un délai aussi court.

Comme pour toutes les motions, le débat est ouvert.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole.

**Karim Bardeesy:** Je tiens à préciser pour le compte rendu que je veux entendre les échanges de mon collègue, M. Ma, avec ces témoins. J'espère que, dans le reste de l'étude sur le secteur de l'automobile, nous aurons l'occasion d'entendre des questions et des commentaires liés aux préoccupations en matière de cybersécurité qui ont été soulevées et d'obtenir certaines réponses des experts de M. Ma.

Nous avons une motion concernant le budget supplémentaire des dépenses. Nous savons également qu'il y a un intérêt à entendre la ministre au sujet du budget principal des dépenses. Étant donné que ces questions sont étroitement liées et qu'on demande souvent la comparution de la ministre, j'ai une motion qui pourrait constituer un amendement à la motion actuelle.

J'aimerais que le Comité envisage d'inviter la ministre à participer à une discussion qui portera à la fois sur le budget supplémentaire des dépenses et le budget principal des dépenses, en raison des échéanciers que vous avez mentionnés et parce que cela englobe fondamentalement les mêmes questions.

• (1255)

**Le président:** Proposez-vous un amendement à la motion de Mme Dancho?

**Karim Bardeesy:** Oui. J'ai seulement besoin du libellé de la motion de Mme Dancho, car je ne l'ai pas encore reçu.

Madame la greffière, est-on en train de distribuer un exemplaire papier de cette motion?

**La greffière du Comité (Miriam Burke):** Je peux redistribuer la version électronique.

**Karim Bardeesy:** J'ai simplement besoin d'avoir le libellé sous les yeux. Je sais que nous avons une motion concernant le budget principal des dépenses, mais elle n'a pas été proposée.

La motion dont nous sommes saisis est-elle celle qui nous avait été envoyée le 19 février? Ai-je bien compris?

**Le président:** Je dois intervenir, car il y a plusieurs échanges en cours. Je vais d'abord suspendre la séance. Cela donnera à M. Bardeesy l'occasion de trouver le libellé dont il a besoin pour rédiger l'amendement qu'il aimerait proposer. Cela donnera également aux partis l'occasion de discuter pendant que nous sommes hors ligne. Espérons qu'à notre retour, nous aurons trouvé une solution.

Je tiens à souligner que nous devons encore approuver la version définitive de la stratégie industrielle de défense et que nous le ferons aujourd'hui, quoi qu'il advienne.

Je vais suspendre la séance et nous reviendrons dans quelques instants.

• (1255)

(Pause)

• (1310)

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

[Français]

**Karim Bardeesy:** Merci.

Nous avons eu des discussions et j'aimerais proposer un amendement favorable.

[Traduction]

Nous avons eu des discussions avec les partis. Je propose que la motion soit modifiée par adjonction, avant les mots « Budget supplémentaire des dépenses (C), 2025-2026 », de ce qui suit: « Budget principal des dépenses 2026-2027 et ».

**Le président:** En substance, le changement apporté ici consiste à ajouter à la motion qui invite la ministre à comparaître au sujet du budget supplémentaire des dépenses. Nous l'invitons, dans le cadre de cette même comparution, à comparaître au sujet du budget principal des dépenses.

Madame Dancho, vous avez la parole.

**Raquel Dancho:** Oui, nous appuyons certainement cela.

J'aimerais proposer un sous-amendement ou, si nous nous entendons pour adopter cet amendement, je proposerai ensuite mon propre amendement. Vous pouvez faire ce qui convient le mieux sur le plan de la procédure, mais je peux faire l'un ou l'autre.

**Le président:** Si nous sommes d'accord pour l'adopter et que quelqu'un veut ensuite proposer un amendement à la motion nouvellement modifiée, c'est ce que je recommande, car je pense que c'est la façon la plus simple de procéder.

Mais avant, nous allons entendre Mme O'Rourke.

**Dominique O'Rourke:** Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai une petite question. La motion dont nous sommes saisis mentionne le 26 mars 2026, soit dans deux semaines, mais nous serons dans nos circonscriptions la semaine prochaine, et je suis donc préoccupée par l'échéancier. Dans une motion qui a été communiquée, on indique le 26 mars, mais dans l'avis de motion qui a été distribué précédemment sur le budget principal des dépenses, on indique le 31 mai 2026. Est-il possible d'obtenir des précisions sur la date?

De plus, je tiens à exprimer ma préoccupation quant au fait que cette motion nous a été présentée au beau milieu d'une étude demandée par les conservateurs, ce qui a interrompu la comparution de nos témoins, car nous devons maintenant traiter la motion. Je veux savoir pourquoi on précipite les choses en parlant du 26 mars lorsque la date proposée au départ était le 31 mai.

**Le président:** Il y a deux ou trois choses à considérer. Nous traitons deux motions distinctes. Nous pourrions certainement parler de la question de savoir s'il est raisonnable de s'attendre à ce que la ministre puisse comparaître le 26 mars. Si elle n'est pas en mesure de le faire, cela ne nous empêche pas de vouloir qu'elle compare. Si elle devait comparaître après la date du 26 mars, soit la date limite indiquée dans la motion — en supposant que nous l'adoptions —, elle comparaitrait au sujet du budget supplémentaire des dépenses et du budget principal des dépenses.

Comme le budget supplémentaire des dépenses aura déjà été examiné à la Chambre à ce moment-là, elle pourrait comparaître au sujet du budget supplémentaire des dépenses, mais ce que nous ne pourrions pas faire — et ce que nous pourrions encore faire avec le budget principal des dépenses —, c'est voter — si nous le souhaitons — sur des changements apportés aux crédits budgétaires du budget supplémentaire des dépenses. Cependant, nous pourrions tout de même voter dans le cadre de notre examen du budget principal des dépenses et en faire rapport.

À mon avis, si nous adoptons l'amendement proposé par M. Bardeesy, la motion de Mme Dancho qui porte uniquement sur le budget principal des dépenses n'aura plus sa raison d'être, car nous aurons réglé la question dans la motion portant sur le budget supplémentaire des dépenses.

J'espère que cela se tient.

**Dominique O'Rourke:** Je vous remercie de cette précision.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Ste-Marie.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** À ce sujet, à moins que je ne me trompe, les crédits principaux doivent aussi être votés avant le 26 mars, parce que c'est ce qui autorise le gouvernement à faire les paiements à partir du 1<sup>er</sup> avril. Quoi qu'en dise l'autre motion, les deux doivent être votés avant le 26 mars. Je laisserais la date comme ça. On verra ensuite ce que la ministre va faire.

Quand la motion des crédits supplémentaires a été déposée, le 19 février, les crédits n'étaient pas disponibles encore. Le délai est effectivement serré, mais le gouvernement aurait pu les présenter plus tôt pour nous laisser plus de temps. Nous sommes serrés dans le temps, disons.

• (1315)

**Le président:** Monsieur Ste-Marie, je ne suis pas sûr que ce soit correct.

Le 31 mai est la date limite à laquelle on peut examiner le budget principal des dépenses. Je ne suis donc pas sûr que les deux ensemble puissent se faire le 26 mars. Dans tous les cas, ça ne change absolument rien. Ce ne sont pas les dates qui posent problème ici. C'est vraiment de savoir si on veut combiner les deux.

[Traduction]

Chers collègues, nous devrions nous soucier un peu moins des dates. Je disais simplement, pour ceux qui ne suivaient peut-être pas l'interprétation, que je ne suis pas certain que M. Ste-Marie a raison lorsqu'il dit que le budget principal des dépenses du 31 mai ne pourrait pas faire l'objet d'un vote et d'un rapport si nous avons une réunion après le 26 mars. J'ai demandé à la greffière de vérifier cela. Si je ne me trompe pas, ce serait le cas pour le budget supplémentaire des dépenses, mais pas pour le budget principal des dépenses. Cela dit, il ne semble pas que ce soit le principal point de discorde.

La première chose que j'aimerais faire, s'il n'y a pas d'autres interventions, serait de demander s'il y a consensus autour de la table pour adopter l'ajout recommandé par M. Bardeesy en ce qui concerne l'inclusion du budget principal des dépenses dans le cadre de la comparution de la ministre au sujet du budget supplémentaire des dépenses. Le libellé pourrait être modifié au besoin, mais je pense que tout le monde est d'accord sur le principe.

Madame la greffière ou les analystes, vous avez le libellé de l'amendement qui a été proposé.

**Raquel Dancho:** Nous l'avons vu. Oui, c'est bien, mais j'ai un amendement.

**Le président:** Cela nous convient.

Monsieur Bardeesy, veuillez lire la version modifiée que vous avez présentée.

**Karim Bardeesy:** Voici le libellé de la version modifiée de la motion:

Que le Comité procède à l'examen du Budget principal des dépenses 2026-2027 et du Budget supplémentaire des dépenses (C) 2025-2026 renvoyé au Comité; que la ministre de l'Industrie et les fonctionnaires du ministère soient invités à témoigner; et que le Comité fasse rapport à la Chambre au plus tard le 26 mars 2026.

[Français]

Dois-je la lire en français aussi?

[Traduction]

**Le président:** Non, je pense que c'est correct.

Madame Dancho, vous aviez levé la main. Était-ce pour parler de cette motion ou pouvons-nous d'abord voter sur la motion?

**Raquel Dancho:** Nous pouvons passer au vote.

**Le président:** J'ai vu qu'il y avait consentement unanime pour adopter l'amendement proposé par M. Bardeesy.

(L'amendement est adopté.)

**Le président:** Nous revenons maintenant à la motion principale modifiée.

Madame Dancho, vous avez la parole.

**Raquel Dancho:** Je vous remercie.

J'aimerais proposer un amendement à la motion modifiée. Il est très court. À la deuxième ligne, le libellé serait ce qui suit: « que la ministre de l'Industrie et les fonctionnaires du ministère soient invités à témoigner pendant au moins deux heures ». Le reste du libellé de la motion modifiée demeure inchangé.

**Le président:** Chers collègues, la modification dont il est question consiste à reprendre la motion que nous venons d'accepter de modifier, qui concerne la comparution de la ministre au sujet du budget supplémentaire des dépenses et du budget principal des dépenses, pour veiller à ce qu'elle prévienne, conformément à l'amendement de Mme Dancho, une comparution de deux heures plutôt qu'une comparution d'une heure.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole.

**Karim Bardeesy:** Je voterai contre cet amendement pour la simple raison que je crois comprendre que le calendrier est un peu serré.

• (1320)

[Français]

Cette motion modifiée par Mme Dancho et voulant que nous nous réunissions pour deux heures le lundi 23 mars, et seulement à ce moment, a des conséquences sur le calendrier parlementaire. À mon avis, c'est assez serré, et je vais voter contre.

Je comprends toutefois que nous fournirons les meilleurs efforts et que la ministre fournira également ses meilleurs efforts, en tenant en compte non seulement de son calendrier, mais aussi du calendrier fiscal du gouvernement, pour que nous nous rencontrions assez rapidement.

**Le président:** D'accord, votre message est bien reçu.

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

**Gabriel Ste-Marie:** Moi, je vous annonce que je voterai en faveur de cette modification.

Il est d'usage que la ministre vienne pour discuter des crédits supplémentaires et qu'elle revienne pour les crédits principaux. Qu'elle ne vienne qu'une seule fois pour deux heures me semble un bon compromis.

Je rappelle à mes collègues et amis que la population a choisi d'élire un gouvernement minoritaire. Je pense donc que nous pouvons agir en ce sens, du moins pour l'instant.

**Le président:** Comme tout le monde le sait, M. Ste-Marie a un vote avec un peu de pouvoir dans des cas comme celui-ci.

Nous pouvons voter si vous le voulez, mais nous pouvons aussi être simplement d'accord.

[Traduction]

(L'amendement est adopté.)

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

**Le président:** Nous allons maintenant passer à la dernière tâche qui nous attend aujourd'hui, soit l'adoption du rapport sur la stratégie industrielle de défense. La seule petite chose — et monsieur Small, cela vous concerne —, c'est que nous devons passer à huis clos.

Nous allons suspendre brièvement la séance.

[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>