



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

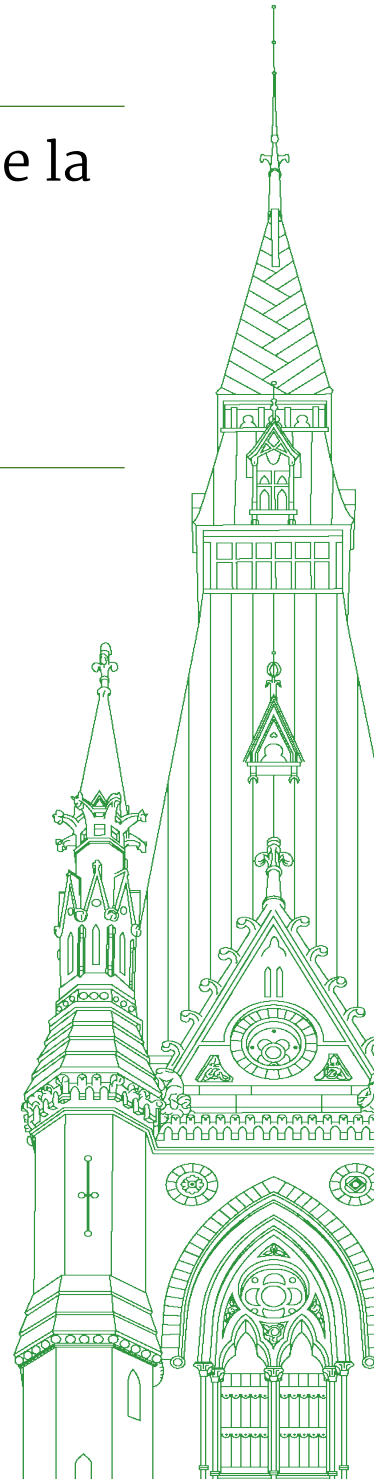
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 032**

Le jeudi 16 avril 2026

---

Président : Ben Carr





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

Le jeudi 16 avril 2026

• (1100)

[Traduction]

**Le président (Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.)):** Bienvenue au Comité permanent de l'industrie et de la technologie. Nous continuons notre discussion sur les véhicules électriques.

Pour les témoins, si vous retirez temporairement votre oreillette et qu'elle est encore branchée, assurez-vous de la poser sur le collant devant vous. Cela protège la santé et le bien-être de nos inter-prètes.

Pour ceux qui se joignent à nous virtuellement, je peux vous assurer que tous les tests ont été effectués convenablement.

Nous avons trois témoins avec nous aujourd'hui. Accueillons Mme Ilana Weitzman, vice-présidente, Strategic Initiatives, Clean Transportation, d'Electric Autonomy Canada, par vidéoconférence. Nous accueillons également M. Neil Bisson, directeur, du Global Intelligence Knowledge Network. Et enfin, nous accueillons M. Moe Kabbara, directeur général, de l'Accélérateur de transition.

Chers témoins, vous aurez un maximum de cinq minutes pour vos déclarations liminaires, après quoi nous passerons aux questions des membres ici présents.

Madame Weitzman, vous avez la parole en premier. Vous aurez un maximum de cinq minutes.

**Ilana Weitzman (vice-présidente, Strategic Initiatives, Clean Transportation, Electric Autonomy Canada):** Merci, monsieur le président et distingués membres du Comité, de me donner le grand privilège de me joindre à vous aujourd'hui.

Electric Autonomy est une entreprise médiatique indépendante et une source d'information sur les véhicules électriques au Canada; nous avons 40 000 usagers chaque mois. Pas plus tard que la semaine dernière, nous avons réuni 2 000 délégués d'entreprises et de gouvernements du Canada, de l'Europe et des États-Unis aux conférences du salon des véhicules électriques et des structures de recharge et du kWh Summit, le plus grand événement interentreprises dans le domaine du véhicule électrique au Canada. L'événement a accueilli plus de 900 organismes, de DHL à Purolator en passant par Sobeys et les Laboratoires Nucléaires Canadiens.

J'aimerais souligner que nous ne sommes pas une association commerciale qui défend les intérêts d'un groupe précis, mais bien une entreprise médiatique canadienne indépendante, qui aide les entreprises et les municipalités à prendre des décisions en toute confiance au moment où elles adoptent des technologies à zéro émission.

Le véhicule électrique est une technologie innovatrice, révolutionnaire et perturbatrice. Le Canada est fier d'être un innovateur et un chef de file mondial, mais nous sommes très en retard sur le

reste du monde. Au Canada, 11,2 % des véhicules neufs vendus sont des voitures à zéro émission, selon les chiffres du dernier trimestre de 2025 de Statistique Canada. Ce qui veut dire que nous nous servons de vieilles technologies inefficaces qui coûtent aux consommateurs et aux entreprises environ 90 % de plus pour le carburant et 50 % de plus pour l'entretien.

Ce n'est pas une question de politique. C'est une question d'abordabilité et de productivité fondamentales, un sujet d'intérêt, je le sais, pour tous ceux ici qui se soucient des Canadiens. La baisse de la taxe permettra à un conducteur ordinaire d'économiser 17 \$ par mois pendant cinq mois. Un véhicule électrique permet au chauffeur d'économiser 250 \$ par mois indéfiniment.

Imaginons un travailleur autonome qui dépose ses enfants à l'école, puis qui se sert de son véhicule pour livrer des colis pour un service en ligne ou pour fournir des services de transport. Il remplit son réservoir tous les deux ou trois jours et brûle sans doute pour 700 \$ de carburant par mois, voire plus. Cet argent pourrait lui servir à payer le loyer, l'épicerie ou la garderie. Les concessionnaires peuvent continuer de vendre des véhicules, mais, ce qui est encore mieux, c'est que le carburant est fourni par des génératrices électriques et des travailleurs locaux du réseau électrique. Qu'est-ce qui pourrait être mieux pour notre économie et notre stabilité?

Dans le cadre de notre travail stratégique, nous sommes partis de zéro, avons parlé à tout le monde, des chauffeurs aux exploitants de parcs de véhicules en passant par les gestionnaires de stationnement. Durant notre événement, la semaine dernière, j'ai parlé à des représentants de Element Fleet Management. Ils travaillent avec une entreprise qui possède seulement neuf véhicules de fonction électriques. Elle plonge un orteil dans l'électrification. L'année dernière, même avant que la situation géopolitique n'ait une incidence sur le prix de l'essence, ces neuf véhicules de fonction électriques lui ont permis d'économiser 15 000 \$ en carburant. Pensez maintenant à une entreprise qui possède des centaines de véhicules électriques et aux gains en efficacité.

Je vais prendre le temps de vous énumérer rapidement les avantages pour les entreprises et les consommateurs canadiens du passage à l'électrique.

Premièrement, les unités de conformité prévues dans le Règlement sur les combustibles propres sont un outil essentiel axé sur le marché. Ces unités de conformité créent une source de revenus qui compense le coût important des bornes de recharge pour les parcs de véhicules, les sites de recharge ou même les consommateurs résidentiels. Dans ce dernier cas, cela veut dire que les conducteurs ordinaires, comme moi, peuvent obtenir non seulement une borne de recharge gratuitement, mais aussi, peut-être, un accès gratuit à l'électricité nécessaire pour recharger leur voiture.

Je sais que le gouvernement laisse tomber la taxe sur l'essence, ce qui équivaut à une économie d'un cent par litre. Pourquoi ne pas mettre les Canadiens complètement à l'abri des flambées actuelles du prix de l'essence? J'aimerais surtout le faire comprendre à nos représentants conservateurs, qui ne réalisent peut-être pas que ces économies vont directement dans les poches des Canadiens ordinaires.

Deuxièmement, rappelez-vous que, alors que le Canadien ordinaire fait 45 kilomètres par jour, un livreur peut facilement en faire 175 kilomètres. Si vous cherchez à réduire les émissions, c'est là qu'il faut chercher l'argent, et c'est pour cette raison que notre entreprise se concentre principalement sur l'électrification des parcs de véhicules, et non pas sur les véhicules des consommateurs.

Voici ce que je vous demande: serait-il possible d'appliquer les crédits d'impôt à l'investissement dans les technologies propres à la recharge des parcs de véhicules routiers? Actuellement, les crédits ne s'appliquent qu'aux véhicules non routiers, comme les équipements miniers électriques ou les voitures de golf. Je ne vois pas pourquoi ce crédit ne pourrait pas s'appliquer à l'infrastructure de recharge des parcs de véhicules routiers. Nous savons que, quand le prix de l'essence augmente, celui des biens et des services augmente aussi. Faire le virage vers l'électrification des véhicules commerciaux, ce qui est réglementé, stabilise les prix.

Troisièmement — et c'est une idée un peu saugrenue —, vous pourriez établir un taux spécial pour les avantages imposables liés aux voitures de fonction électriques. Quand mon cousin en Angleterre reçoit une voiture de fonction électrique ou qu'il participe à un programme de location pour employés, son taux d'imposition pour les avantages en nature est beaucoup plus bas que s'il s'agissait d'un véhicule à essence. En 2026, on parle de 4 % plutôt que de son taux d'imposition marginal de, disons, 45 %.

Pourquoi devrions-nous permettre aux consommateurs fortunés d'avoir cet avantage? Parce que l'effet domino est que cela crée un marché des véhicules électriques usagés très robuste. Le contrat de location d'un véhicule de fonction prend fin après trois ou quatre ans. Cela fait en sorte qu'il y a plus de véhicules abordables pour tout le monde.

• (1105)

Pour finir, nous vous prions de donner aux gens qui vivent en condo ou dans un appartement locatif accès à une prise. En réalité, nous voyons davantage de locataires que de propriétaires, et il y a moins de gens qui ont les moyens d'acheter une maison unifamiliale. C'est le plus difficile. Le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro est le programme parfait pour cela. Si nous aidons les responsables des immeubles de condos et d'appartements à évaluer leurs besoins énergétiques et à installer une infrastructure de recharge, cela donnera à près de deux millions de ménages canadiens l'incroyable possibilité de recharger leur voiture comme ils rechargent leur téléphone.

Merci à tous.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Weitzman.

C'est maintenant au tour de M. Kabbara. Vous avez cinq minutes. Vous avez la parole.

• (1110)

**Moe Kabbara (directeur général, L'Accélérateur de transition):** Merci, monsieur le président et chers membres du Comité, de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Moe Kabbara et je suis PDG de l'Accélérateur de transition. Nous sommes une organisation indépendante non partisane et nous travaillons avec l'industrie, le gouvernement, les communautés autochtones et le milieu des finances. Notre objectif, c'est vraiment de nous assurer que le Canada devienne plus compétitif et plus fort en profitant de la transition énergétique qui se fait mondialement.

Je vais commencer par parler un peu des véhicules électriques. Revenons à 2017; je dirais que, quand nous regardons ce qui s'est passé sur le marché du véhicule électrique, nous avons seulement commencé notre exploration quand le Model 3 est arrivé sur le marché. Avant cela, nous avions des véhicules électriques, mais ils coûtaient cher. Nous ne pouvions pas faire beaucoup de distance. Donc, en réalité, nous n'explorons ce secteur que depuis huit ans.

Qu'est-il arrivé au cours de ces huit années? Un véhicule vendu sur 50 était un véhicule électrique, et l'année dernière, c'était un véhicule sur quatre à l'échelle mondiale. On s'attend à ce que ce soit un véhicule sur deux dans quatre ans. Nous pourrions nous demander si ce sera le cas ou non. Cela prendra peut-être quatre ans de plus. Peut-être que ce sera une voiture sur deux dans huit ans plutôt que dans quatre, mais la tendance est claire, et je dirais qu'elle ne tient plus vraiment aux émissions ou aux changements climatiques.

Regardons l'Éthiopie. Vous vous demandez sans doute pourquoi je parle de l'Éthiopie. Eh bien, c'est l'un des pays à revenu le plus faible au monde, mais, l'année dernière, six nouveaux véhicules vendus là-bas sur dix étaient des véhicules électriques. Pourquoi? Le pays économise 4 milliards de dollars en devises étrangères sur le coût du carburant. Donc, quand vous voyez cela, vous réalisez qu'il n'est plus seulement question des loups du secteur de la technologie de San Francisco qui conduisent des Tesla. C'est une tendance à long terme, fondée sur une technologie qui offre un meilleur coût et un meilleur rendement.

Qu'est-ce que cela veut dire pour le Canada? Je vais parler de quatre choses, et je vais essayer de faire cela rapidement.

Parlons d'abord de l'infrastructure de recharge. Je pense que, à ce chapitre, les investissements du fédéral devraient servir à graisser les rouages afin que nous puissions créer un modèle durable et à faire une évaluation du marché ou de la demande en infrastructures de recharge fondée sur une bonne analyse de rentabilité. Pour ce faire, un crédit d'impôt à l'investissement est beaucoup plus efficace que des programmes.

Nous devons souligner qu'il y a deux modèles financiers pour les infrastructures de recharge. Il y a les réseaux de recharge qui seront rentables parce qu'ils se trouvent dans des régions à forte demande, mais il y a ceux des régions, qui ne seront jamais rentables. C'est comme l'Internet à haute vitesse dans les régions rurales. Nous en avons besoin seulement comme bien public. Selon moi, c'est là qu'un programme pourrait être utile.

Parlons maintenant des normes sur les gaz à effet de serre. Nous connaissons la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Selon la nouvelle stratégie automobile, nous aurons des normes sur les gaz à effet de serre pour faire augmenter les ventes de véhicules électriques à 75 % d'ici 2035.

J'aimerais seulement souligner au Comité que l'objectif ne devrait pas vraiment être d'avoir des normes environnementales plus strictes ou de les appliquer plus sévèrement. Ces normes sont utiles pour deux choses. Elles nous servent à évaluer la demande avec suffisamment de certitude pour ceux qui investissent dans les structures de recharge et la modernisation du réseau électrique. Pour trouver l'équilibre, ici, il faudrait calibrer les normes de façon à ne pas nous retrouver dans la même situation que quand nous avons fixé des normes sur la disponibilité des véhicules électriques, qui n'étaient pas vraiment viables ni réalistes, sans toutefois que ces normes soient si flexibles que l'on perd l'investissement de base. C'est le défi, ici. Je demanderais au Comité d'y réfléchir.

Troisièmement, j'aimerais souligner que les véhicules électriques sont une politique industrielle à laquelle le Canada devrait porter attention. Regardons notre secteur de l'automobile: en 1999, nous produisons trois millions de véhicules. L'année dernière, nous en avons produit 1,3 million. C'est une baisse de plus de 50 % pour la fabrication de véhicules. Il y a beaucoup de raisons à cela. Je pense entre autres au Mexique, qui vient d'entrer dans la partie.

La perturbation du secteur automobile mondial due à l'arrivée des véhicules électriques est peut-être l'occasion pour nous de renverser cette tendance, parce que, maintenant, dans le secteur automobile, il n'est pas juste question d'assembler un véhicule. Il faut fabriquer les cellules de batterie et les cathodes et traiter le lithium. C'est un débouché qui ne profiterait pas seulement au sud de l'Ontario. Cela pourrait créer des débouchés économiques partout au Canada.

Concrètement, je vous donnerais un avis sur ce qui est envisagé dans le cadre de remise pour l'industrie automobile de la stratégie. L'idée serait de permettre aux fabricants d'automobiles de générer des crédits dont ils pourraient se servir, essentiellement, pour importer des véhicules libres de droits de douane.

Il est indiqué dans la stratégie sur l'automobile qu'elle cherche à autoriser ce système pour les entreprises qui investissent au Canada. Je recommanderais que cette définition des investissements soit plus complète et qu'elle n'inclue pas seulement l'assemblage de véhicules, mais aussi d'autres parties de la chaîne d'approvisionnement, y compris l'assemblage des batteries et la transformation des batteries et du matériel.

• (1115)

Mon dernier point concerne la Chine. La Chine a exporté un million de véhicules en 2020. L'année dernière, elle en a exportés sept millions. Prenons le temps d'assimiler tout cela. C'est sept fois plus qu'il y a cinq ans. Il ne fait plus aucun doute que la Chine entrera dans le marché nord-américain. Je pense que la question, c'est de savoir où et quand, et se demander comment le Canada peut en tirer profit.

L'exposition sélective associée aux récents accords et aux négociations avec la Chine est un bon modèle. Nous n'allons pas ouvrir les vannes et nous ne permettons pas aux véhicules d'entrer et de nuire à notre marché domestique, mais alors, la question est de savoir ce que nous devons faire maintenant.

Je pense que nous devons envisager de travailler en collaboration. Les préoccupations en matière de sécurité — et M. Bisson nous en parlera — sont bien réelles. Nous ne pouvons pas vraiment faire fi des préoccupations en matière de cybersécurité, mais nous pouvons les atténuer. Si nous savons dès le départ que nous ne pourrions pas l'éviter à long terme — nous pourrions peut-être l'évi-

ter pendant encore cinq ans, mais à long terme, nous ne pourrions pas empêcher les Chinois d'entrer dans le marché nord-américain —, comment allons-nous procéder?

C'était mes quatre points. Merci.

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

Monsieur Bisson, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Neil Bisson (directeur, Global Intelligence Knowledge Network):** Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les députés. Merci de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Neil Bisson. Je suis un ancien agent du Service canadien du renseignement de sécurité, et je suis directeur du Global Intelligence Knowledge Network et président de la section d'Ottawa-Gatineau de la Pillar Society, une organisation qui regroupe d'anciens professionnels canadiens du renseignement qui sont engagés à soutenir la communauté canadienne du renseignement et à sensibiliser la population à la sécurité nationale au Canada.

Je suis ici aujourd'hui pour présenter un point de vue sur la sécurité nationale concernant les politiques canadiennes sur les véhicules électriques, les véhicules électriques chinois.

D'emblée, je tiens à être clair. L'objectif n'est pas de discuter des véhicules électriques eux-mêmes, ni de limiter la concurrence ou l'innovation. C'est de comprendre les implications pour la sécurité nationale de l'introduction de véhicules électriques chinois au Canada et dans ses écosystèmes d'infrastructure critiques, y compris les communications, les transports et le réseau électrique.

Au cours de ma carrière d'agent du renseignement, j'ai évalué trois composantes majeures de chaque source: la motivation, la capacité et l'accès. La motivation reflète l'intention, la capacité reflète la capacité et l'accès détermine si l'information est accessible. Au fil de ma déclaration liminaire, je démontrerai comment la République populaire de Chine et le Parti communiste chinois peuvent utiliser les véhicules électriques chinois à l'encontre des intérêts de la sécurité nationale canadienne.

Les rapports du SCRS et du CST, le Centre de la sécurité des communications, indiquent systématiquement que la République populaire de Chine constitue une menace persistante et sophistiquée, qui mène des opérations de cyberespionnage et d'influence à grande échelle contre les pouvoirs publics, le milieu universitaire, le secteur privé et la société civile afin de servir ses objectifs stratégiques, militaires et politiques. Cela témoigne d'une motivation claire et constante de la Chine.

Selon le CST, la Chine exploite l'un des systèmes de renseignement le plus étendu au monde et utilise des capacités cybernétiques avancées pour cibler les systèmes gouvernementaux, les infrastructures critiques et les secteurs de la recherche. Cela inclut la compromission de milliers d'appareils au Canada, le ciblage de l'innovation en vue de voler la propriété intellectuelle, la participation à des actes de répression transnationale et l'utilisation de la désinformation et de l'intelligence artificielle pour influencer les processus démocratiques.

Le gouvernement du Canada a déjà reconnu les risques pour la sécurité nationale associés aux technologies liées à la Chine. Huawei et ZTE ont été bannies des réseaux 5G canadiens après que les organismes de renseignement ont averti que leur intégration pourrait fournir un accès détourné à des données sensibles gouvernementales, commerciales et personnelles.

Le Canada a également pris des mesures contre les technologies de surveillance et a ordonné à Hikvision de cesser ses activités, craignant que ces systèmes puissent permettre une surveillance secrète, l'accès à des flux vidéo et la collecte de données biométriques à grande échelle.

De plus, des plateformes numériques ont été utilisées pour influencer la société canadienne; au cours d'une récente élection fédérale, les autorités ont ainsi mis au jour une campagne d'information coordonnée sur WeChat qui visait à façonner les discours et à influencer les électeurs par le truchement d'une amplification artificielle.

Ces exemples démontrent la capacité de la Chine à exploiter les infrastructures de télécommunications, les technologies de surveillance et les plateformes numériques exploitées au Canada.

Cela nous amène à la question de l'accès. La Loi chinoise de 2017 sur le renseignement national oblige les entreprises à coopérer avec les services de renseignement de l'État, ce qui veut dire que l'accès qu'ont ces entreprises peut, en fin de compte, devenir un accès pour l'État.

Les véhicules électriques modernes sont des plateformes hautement connectées et définies par logiciel qui collectent et transmettent en continu de grands volumes de données, touchant par exemple la géolocalisation, le comportement et les communications du conducteur et des passagers, la cartographie environnementale et les enregistrements des caméras externes. Dans les faits, chaque véhicule électrique fabriqué en Chine est une source extraordinaire de données précieuses — possiblement les yeux et les oreilles de la Chine —, et nous sommes sur le point d'en distribuer et d'en répartir des dizaines de milliers partout au Canada.

Les véhicules électriques chinois seront également connectés au réseau électrique grâce à des systèmes de recharge intelligents, à l'intégration aux systèmes énergétiques résidentiels et aux technologies bidirectionnelles émergentes, et intégreront ainsi un écosystème énergétique plus large et interconnecté. Un système connecté à des infrastructures critiques et capable de communiquer avec l'extérieur crée des risques potentiels d'exploitation, y compris en matière de collecte de données, d'accès au système et de perturbation.

La Chine a déjà pris pour cible le secteur énergétique canadien. Au Québec, un chercheur d'Hydro-Québec a récemment été inculpé pour avoir prétendument partagé avec des entités liées à la Chine des informations sensibles sur la recherche sur les batteries.

Des rapports de source ouverte indiquent que certains constructeurs chinois de véhicules électriques intègrent des technologies développées au sein du même écosystème piloté par l'État, y compris des plateformes logicielles, des capteurs de pointe et des infrastructures connectées.

La question n'est pas de savoir si un seul véhicule représente une menace, mais si le Canada est prêt à introduire dans ses réseaux de transport des dizaines de milliers de systèmes connectés développés en Chine, construits et exploités dans un environnement où le Parti communiste chinois a démontré à la fois sa motivation et sa capacité à mener des opérations d'espionnage et d'ingérence étrangère.

• (1120)

Offrir ce niveau d'accès, d'autant plus que ces systèmes s'intègrent dans des réseaux plus vastes, y compris notre réseau électrique, engendre de nouvelles vulnérabilités qui pourraient s'avérer

durables. Une fois que l'accès est donné, il devient difficile à détecter et encore plus difficile à couper. Les décisions prises concernant l'importation de véhicules électriques chinois détermineront si le Canada parvient à gérer ce risque ou si, au contraire, va l'aggraver considérablement.

Merci.

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

D'accord, chers collègues, nous allons commencer notre premier tour de questions.

Monsieur Guglielmin, vous avez la parole pour six minutes.

**Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins pour leur témoignage d'aujourd'hui.

Monsieur Bisson, vous étiez un agent du renseignement pour le SCRS. Est-ce exact?

**Neil Bisson:** Oui, c'est exact.

**Michael Guglielmin:** Combien de temps avez-vous occupé ce poste?

**Neil Bisson:** J'ai été agent du renseignement de 2002 jusqu'à 2020.

**Michael Guglielmin:** Vous êtes présentement le directeur du Global Intelligence Network.

**Neil Bisson:** Oui. C'est le Global Intelligence Knowledge Network.

**Michael Guglielmin:** D'après votre opinion professionnelle, êtes-vous d'accord avec les déclarations publiques faites par le SCRS selon lesquelles la Chine et le Parti communiste chinois représentent l'une de nos principales menaces pour la sécurité nationale?

**Neil Bisson:** Oui, je suis d'accord avec les informations communiquées par le Service canadien du renseignement de sécurité concernant la menace que représente la Chine.

**Michael Guglielmin:** Selon vous, qu'est-ce qui, précisément, dans la manière d'agir des Chinois, fait d'eux une menace pour la sécurité nationale?

**Neil Bisson:** Cela tient à la sophistication des opérations qu'ils mènent. Récemment, cela tenait au fait qu'ils ne se soucient plus de savoir s'ils seront dénoncés pour l'un ou l'autre de ces problèmes. Cela avait déjà été établi dans les derniers rapports, notamment quand le FBI a révélé qu'ils avaient été impliqués dans des activités de cyberespionnage.

**Michael Guglielmin:** Vous avez aussi parlé des véhicules connectés à Internet comme d'une porte d'entrée vers nos infrastructures — tant de communications que d'énergie — susceptible de faciliter les cyberattaques et de paralyser les systèmes. Même si ce risque peut s'appliquer aux véhicules connectés de manière plus générale, diriez-vous que ce risque est accru quand il s'agit des véhicules fabriqués en Chine?

**Neil Bisson:** Comme je l'ai dit précédemment, je pense que la motivation et la capacité, en lien avec les opérations menées en Chine, ainsi qu'avec la collecte de renseignements, les activités à l'étranger et la répression transnationale, démontrent que c'est bel et bien le cas.

**Michael Guglielmin:** Compte tenu de tout cela et du fait que, comme nous en parlions tout à l'heure, le SCRS a déclaré que la Chine représentait une menace en matière de renseignement et faisait du cyberespionnage et de l'ingérence étrangère et que, comme le dit le SCRS, elle se prépositionne dans les infrastructures critiques en vue de provoquer des perturbations futures, croyez-vous que le gouvernement canadien prend globalement ces avertissements au sérieux, vu la manière dont il envisage un accord sur les véhicules électriques avec la Chine?

**Neil Bisson:** Je pense que les informations fournies par le Service canadien du renseignement de sécurité et la communauté du renseignement canadienne montrent que la mise en œuvre de toute technologie d'origine chinoise comporte un certain risque, et ce risque doit être évalué et géré.

**Michael Guglielmin:** Je vais résumer la situation. Quand on met ensemble des véhicules connectés à Internet, produits par un adversaire soutenu par l'État — qui sont directement raccordés à notre réseau électrique et qui circulent sur nos routes et dans nos villes —, et un gouvernement qui, comme vous l'avez souligné, a pratiquement fait passer le commerce avant la sécurité, pensez-vous que nous avançons les yeux fermés vers une vulnérabilité potentielle de plus en plus grave de nos infrastructures critiques?

**Neil Bisson:** Je pense qu'à ce stade, nous avons vu les motivations passées et la pertinence des services de renseignement du gouvernement chinois et ce qu'ils sont prêts à faire et ce dont ils sont capables. C'est en soi une bonne raison de faire preuve de prudence au moment de mettre en œuvre cette technologie ici, au Canada.

**Michael Guglielmin:** Pensez-vous que nous sommes prêts à faire face à toutes ces nouvelles menaces pour la sécurité, étant donné la manière dont certains acteurs étatiques, comme la Chine, dont nous parlons ici, semblent intensifier progressivement leurs menaces contre notre sécurité nationale? Cette situation pourrait encore s'aggraver avec l'introduction de nouvelles technologies d'intelligence artificielle. Croyez-vous que nous sommes prêts à faire face à ces menaces?

• (1125)

**Neil Bisson:** Le gouvernement canadien doit continuer à évaluer les menaces potentielles ou les risques potentiels qui continuent de venir non seulement de la Chine, mais aussi d'autres États. À mesure que la technologie progresse et que son intégration dans les infrastructures canadiennes se poursuit, cette préoccupation persistera.

**Michael Guglielmin:** Pour que ce soit clair, diriez-vous que l'importation de véhicules électriques fabriqués en Chine constitue une menace pour la sécurité nationale canadienne?

**Neil Bisson:** Je pense que la mise en œuvre de toute technologie provenant d'un pays qui a déjà démontré la même capacité et la même motivation que le gouvernement chinois pourrait potentiellement menacer davantage la sécurité nationale ici, au Canada.

**Michael Guglielmin:** Que recommanderiez-vous au gouvernement de faire, s'il décidait d'importer des véhicules électriques de fournisseurs chinois, et de la Chine en général, afin que nous soyons mieux préparés aux implications en matière de sécurité nationale?

**Neil Bisson:** Je ne m'y connais malheureusement pas assez bien en matière de technologie. Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons pris conscience des risques. Nous avons bien vu que le Parti communiste chinois est prêt à se livrer au cyberespionnage, au vol de propriété intellectuelle et à la répression transnationale, et toutes

ces pratiques portent atteinte à la sécurité nationale du Canada. Si la mise en œuvre des technologies fournies par le gouvernement chinois ou par la République populaire de Chine donnait accès à davantage de ces informations, au Canada, il s'agirait alors d'une menace qu'il faut contenir.

**Michael Guglielmin:** Merci beaucoup.

Il ne me reste que 20 secondes, alors je vais m'arrêter là, monsieur le président.

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

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

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

Ma première question est pour Mme Weitzman, et peut-être aussi M. Kabbara, si vous pouvez vous répondre rapidement. Pourriez-vous nous donner un aperçu général des réactions suscitées jusqu'à présent par la stratégie automobile du gouvernement?

**Hana Weitzman:** Je serai brève.

La réaction générale est très positive. Cela a ouvert une voie qui redonne confiance à l'industrie et à l'ensemble du secteur. Nous avons désormais des mesures incitatives claires pour les véhicules légers. Nous sommes convaincus que ces indicateurs sont un moyen de favoriser le développement commercial des infrastructures de recharge et qu'ils donneront un coup de pouce aux constructeurs automobiles, qui connaissent maintenant la vision claire du gouvernement.

**Dominique O'Rourke:** Monsieur Kabbara, pourriez-vous nous donner votre point de vue?

**Moe Kabbara:** Je répondrai rapidement.

C'était une excellente idée de passer des mandats commerciaux à une politique industrielle, en incluant spécifiquement des mesures comme le cadre de remise, que nous allons utiliser pour inciter les entreprises à investir au Canada afin de pouvoir accéder au marché canadien. C'est un signal fort qui nous permettra de renforcer le secteur automobile et de protéger les investissements canadiens.

**Dominique O'Rourke:** Je pense que vous avez tous les deux parlé du fait que de nombreuses organisations reconnaissent les avantages économiques des parcs de véhicules électriques. Pourriez-vous commenter les tendances que vous observez, non seulement au niveau national, mais aussi à l'échelle mondiale, en matière d'électrification des parcs, et nous expliquer pourquoi les entreprises canadiennes ne devraient surtout pas ignorer cette tendance?

**Hana Weitzman:** Quand nous parlons d'électrification, nous faisons référence à deux ou trois mesures qui s'inscrivent dans la transition vers le transport durable.

Je vais donner l'exemple d'une entreprise de télécommunications du Québec. Ce sont les techniciens qui viennent en fourgonnette pour réparer votre connexion Internet. Ils ont tiré profit du Ford E-Transit, une fourgonnette électrique à batterie. Beaucoup de techniciens de cette entreprise effectuent de courts trajets pendant la journée, et 40 % du coût du carburant est lié à la marche au ralenti. Cela signifie que, lorsque les techniciens sont assis et dînent, ils laissent tourner le moteur et consomment bien sûr des combustibles fossiles, et ils sont stationnés dans nos quartiers, pollués par les gaz d'échappement. Quand ils passent à un véhicule électrique, ils utilisent généralement pendant ce temps d'inactivité la batterie haute tension et restent confortablement assis dans une cabine climatisée ou chauffée.

Cette entreprise a déclaré que, en réduisant son parc de véhicules à combustion, en le rationalisant et en l'électrifiant de manière significative — je crois qu'elle compte actuellement plus de 200 véhicules électriques dans son parc —, elle a économisé, selon un calcul approximatif, un demi-million de dollars sur cinq ans. Ce n'est pas négligeable.

• (1130)

**Dominique O'Rourke:** Monsieur Kabbara, voulez-vous ajouter quelque chose?

**Moe Kabbara:** J'ajouterais simplement qu'il existe de nombreux débouchés pour les parcs, particulièrement pour la livraison sur de courtes distances, qui permettent d'importantes économies. J'ai développé un modèle d'optimisation des parcs il y a environ six ans. Si vous avez un véhicule qui ne parcourt que cinq kilomètres par jour, ne vous y intéressez pas, mais, si vous en avez un qui parcourt 200 kilomètres par jour, il y a de grandes économies à faire.

Par ailleurs, à titre d'information, plus de 50 % des nouveaux camions lourds en Chine étaient des électriques, l'année dernière. C'est une tendance que nous observons, et la technologie rattrapera ce retard. Il y a là de grandes économies à faire ici, d'un point de vue logistique.

**Dominique O'Rourke:** Aux États-Unis, on voit Tesla construire des stations de recharge rapide. L'entreprise lance également des semi-remorques électriques. Quel est l'intérêt d'avoir une production nationale de batteries au Canada, étant donné l'avenir qui se dessine autour de nous?

**Moe Kabbara:** Voici comment je vois les choses: veut-on revenir à la tendance dont j'ai parlé et passer de trois millions de véhicules à 1,3 million? Nous avons désormais élargi la définition de ce que nous associons au secteur automobile. C'est dans les batteries que réside la valeur d'un véhicule électrique; c'est donc en permettant au Canada de jouer un rôle dans la fabrication de batteries que nous pourrions créer de la valeur économique.

**Dominique O'Rourke:** Je pense que, dans le débat actuel sur le cadre de remise, nous pourrions bien être en train d'élargir la définition de ce qu'est la production canadienne, ce qui est très encourageant. C'est l'occasion d'intégrer la superdéduction à la productivité, afin que les personnes qui possèdent un parc de véhicules électriques puissent en déduire le coût dès la première année. Cela figure dans le budget 2025.

Je voudrais donner à chacun d'entre vous l'occasion de parler de l'importance d'avoir des connecteurs de charge uniformes. La question m'a été posée. J'aimerais aussi, si vous le pouvez, que vous parliez de l'importance de calibrer les normes d'émissions de GES.

Monsieur Kabbara, vous pouvez commencer.

**Moe Kabbara:** Je ne parlerai que des normes d'émissions de GES.

Notre objectif, et notre organisation a toujours été très claire à ce sujet... L'objectif est de transformer le système pour en sortir économiquement gagnants. Voilà l'objectif. Si nous nous concentrons sur les mégatonnes en 2027 et en 2028 et que nous nous demandons de combien nous les avons réduites — de 17 % ou de 15 % —, ce n'est pas là la bonne question politique.

Il faut bien les calibrer pour préserver le signal d'investissement, nécessaire pour les infrastructures de recharge et la modernisation du réseau, sans pour autant nuire à l'accessibilité financière ni au choix des consommateurs. C'est tout un art de trouver cet équilibre.

**Dominique O'Rourke:** Madame Weitzman.

**Ilana Weitzman:** Je commencerai également par les normes sur les émissions.

Écoutez, nous sommes de toute façon à la croisée des chemins. Aux États-Unis, la décision finale de l'Agence pour la protection de l'environnement, ou EPA, qui a annulé la conclusion de dangerosité, abroge les normes fédérales sur les émissions de GES pour tous les véhicules et moteurs de 2012 à 2027 et au-delà, ainsi que les programmes de déclaration et de conformité associés. Cela entre en vigueur dans quatre jours.

Nos propres normes en matière d'émissions s'alignent sur celles de l'EPA, car nous nous considérons comme un marché unifié. Les conséquences sont désastreuses. Aucun Canadien n'a demandé cela ni voté pour cela, mais il est clair que nous n'aurons pas le choix.

Ma question est la suivante: allons-nous construire des voitures pour les Américains sans normes d'émissions et les vendre ici? Le plan est-il de devenir l'usine automobile la plus polluante au monde? Nous pouvons tous admettre que, avec l'essor mondial de l'électrification, nous devons à tout le moins nous diversifier, puis tirer le meilleur parti des atouts naturels du Canada, non seulement les minéraux critiques et l'électricité propre, mais aussi la recherche. Nous avons l'un des plus grands chercheurs au monde dans le domaine des batteries à Halifax, en Nouvelle-Écosse. À ce stade, nous n'avons vraiment pas le choix face à la tendance qui se dessine au sud de la frontière.

Rapidement, concernant les stations de...

**Le président:** Madame Weitzman, je crains de devoir vous interrompre, car nous avons largement dépassé le temps de parole alloué à Mme O'Rourke. Merci pour votre intervention.

[Français]

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

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

Je salue tous les témoins. Encore une fois, c'est une rencontre riche en contenu. Nous apprenons beaucoup de choses.

Mes premières questions s'adressent à M. Kabbara.

Madame Weitzman, vous pourrez compléter la réponse, si vous le voulez.

Je trouve que ce groupe de trois témoins est bien représentatif du problème auquel nous devons faire face.

Monsieur Kabbara, avez-vous accès à l'interprétation?

**Moe Kabbara:** Je peux comprendre un peu.

**Gabriel Ste-Marie:** Il faut sélectionner l'option « Anglais » à l'écran pour entendre l'interprétation.

Selon ce que j'ai compris, pour émettre moins de gaz à effet de serre, on peut se tourner vers l'électromobilité dans tous les secteurs, notamment ceux du transport individuel et du transport commercial.

Cela dit, de plus en plus souvent, on peut le faire pour des raisons économiques. On voit que le coût associé au transport en véhicule électrique devient de plus en plus concurrentiel, surtout quand on utilise ce dernier à long terme.

Pour répondre à une demande la précédente administration américaine, le Canada avait mené un projet de développement visant à faire en sorte que son industrie puisse continuer à travailler de façon complémentaire avec les États-Unis. Or, compte tenu du recul consécutif à l'arrivée de l'actuel président américain, il devient difficile de continuer à développer nous-mêmes cette filière.

Par ailleurs, l'économiste américain Paul Krugman, notamment, rappelait que c'est évidemment la Chine qui a développé l'expertise en matière de véhicules électriques, de batteries et de tout ce qu'il appelle l'électrotechnique, y compris les panneaux solaires. Les coûts de revient de la Chine sont bien plus faibles.

M. Bisson a clairement démontré les problèmes liés à la sécurité intérieure causés par l'importation de ce type de véhicule.

Quant à vous, monsieur Kabbara, vous avez dit qu'il pourrait y avoir des aménagements, des coentreprises, et ainsi de suite. Ces solutions pourraient être éventuellement analysées. Essentiellement, je pense que vous m'avez convaincu de l'importance, pour le Canada, de développer sa propre chaîne d'approvisionnement dans le secteur des véhicules électriques et des batteries. Dans votre présentation, vous avez donné des exemples, et vous avez parlé de l'importance de soutenir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de la filière.

On pense souvent aux dernières étapes, juste avant d'intégrer ça dans l'automobile. Or, je voudrais avoir vos commentaires sur les premières étapes à suivre quant à la chaîne d'approvisionnement. Ici, on a les ressources, les métaux rares et de l'électricité renouvelable en abondance, ce qui peut constituer un avantage concurrentiel important. Notre avantage ne découle pas seulement des subventions, mais aussi de l'avantage comparatif offert par nos ressources naturelles et notre électricité propre.

Pouvez-vous nous en dire davantage là-dessus?

Madame Weitzman, je vous demanderai ensuite de nous donner vos commentaires.

• (1135)

[Traduction]

**Moe Kabbara:** Je travaille là-dessus depuis une dizaine d'années, j'analyse les chaînes d'approvisionnement. Si l'on se réfère au classement de Bloomberg du potentiel des chaînes d'approvisionnement en batteries, le Canada occupait la première place mondiale il y a deux ans. Aujourd'hui, il est deuxième. Mais il s'agit avant tout de potentiel. Si nous sommes deuxième, c'est parce que nous avons accès à des minéraux essentiels. Nous sommes l'un des rares pays du monde à avoir pleinement accès à tous les minéraux critiques nécessaires à la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Cela inclut le spodumène au Québec. Cela inclut égale-

ment la saumure de lithium en Alberta et le nickel en Ontario. Le cuivre est un élément très important. Nous pouvons avoir des fondries de cuivre au cœur de l'Alberta.

Ce sont là les minéraux critiques dont nous parlons depuis un certain temps. Nous commençons à voir les choses bouger, mais nous devons vraiment agir rapidement. Nous ne pouvons pas nous contenter de parler de potentiel alors que, partout dans le monde, les autres agissent très vite. La Chine agit rapidement et achète des mines partout dans le monde. Elle contrôle actuellement plus de 80 % des minéraux critiques et de leur transformation.

Pour le Canada, l'intégration verticale est la clé pour produire un produit compétitif. Si la Chine propose des véhicules électriques bon marché, ce n'est pas parce qu'elle a une main-d'œuvre bon marché. Elle propose ses véhicules électriques bon marché parce qu'elle a dominé et contrôlé la chaîne d'approvisionnement de manière verticalement intégrée.

On peut revenir à l'époque des batteries Tesla, en 2021, et réécouter le discours: « Nous allons fabriquer un véhicule à 25 000 \$ ». Eh bien, c'est formidable. Tout le discours des dirigeants de Tesla concernait l'intégration verticale. Ils allaient contrôler le lithium au Nevada. Ils allaient le transformer sur place. Ils allaient avoir des matériaux pour les cathodes. L'idée est que l'intégration verticale sera la clé de la réussite, mais cela nécessite une coordination. Cela nécessite une politique industrielle.

Nous avons vu quelques indices. Notre situation actuelle est bien meilleure qu'il y a cinq ans. Nous n'avons aucune présence dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Je pense que nous avons encore du chemin à faire. Je dis que les Chinois dominent le marché mondial. Je ne minimise pas les préoccupations en matière de sécurité, mais y a-t-il un moyen de nous associer à eux pour des projets conjoints? Les États-Unis y réfléchissent. Le PDG de Ford a dit à Trump qu'il voulait l'accompagner en Chine pour discuter avec BYD et CATL. Nous ne devrions pas nous exclure de la conversation alors que, de toute évidence, nos partenaires du Sud envisagent les mêmes options.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Je vous remercie de votre réponse. Je pense aussi qu'il pourrait y avoir des partenariats avec des secteurs de l'industrie en Europe.

Le temps file. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet, madame Weitzman.

• (1140)

[Traduction]

**Hana Weitzman:** Le potentiel du secteur des batteries ne se limite pas aux véhicules électriques; il concerne également les systèmes de stockage d'énergie par batterie. Pour reprendre les mots de M. Kabbara, les débouchés sont nombreux, au Canada. Le monde a besoin de plus d'énergie propre, et les centres d'intelligence artificielle, comme nous le savons, sont très énergivores; les batteries sont donc une source essentielle, que nous devrions développer. Cette production peut s'étendre à la fois au stockage stationnaire et au stockage mobile, autrement dit aux véhicules électriques.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Je remercie les deux témoins.

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

[Traduction]

Monsieur Falk, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Merci à tous nos témoins d'être venus aujourd'hui au Comité pour présenter leur témoignage.

Monsieur Bisson, j'aimerais commencer par vous.

Premièrement, j'aimerais que vous sachiez que j'ai été membre un certain temps du Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement. J'ai donc une connaissance assez approfondie des capacités du SCRS et de ses activités. Je tiens à vous remercier pour le travail que vous y avez accompli.

**Neil Bisson:** Merci.

**Ted Falk:** Nous parlons souvent de nos partenaires du Groupe des cinq. Je ne suis pas certain que tous les membres du Comité savent de quoi il s'agit ou de qui il s'agit, ni même que les Canadiens qui regardent ces travaux savent qui sont nos partenaires du Groupe des cinq.

Pourriez-vous expliquer brièvement au Comité qui sont les partenaires du Groupe des cinq et quel est leur rôle?

**Neil Bisson:** Oui. Les partenaires du Groupe des cinq sont une des plus grandes associations d'organismes de renseignement du monde. Ce sont le Canada, les États-Unis, le Royaume-Uni, la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

**Ted Falk:** S'agit-il d'une organisation de partage de renseignements et de sécurité et d'un accord que nous avons conclu avec ces quatre autres pays?

**Neil Bisson:** C'est cela.

**Ted Falk:** Le premier ministre Carney a précédemment dit que la Chine est notre plus grande menace nationale. Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

**Neil Bisson:** Je dirais que la Chine représente la plus grande menace pour le Canada sur le plan du renseignement, oui.

**Ted Falk:** Comme vous l'avez dit dans votre déclaration liminaire, nous avons déjà interdit l'importation au Canada de certains produits dont les technologies venaient de Chine.

**Neil Bisson:** C'est exact.

**Ted Falk:** Vous avez dit que les États-Unis font partie du Groupe des cinq, nos partenaires en matière de sécurité. Savez-vous si le FBI transmet à nos organismes d'application de la loi des informations concernant des menaces ici, au Canada?

**Neil Bisson:** Oui, c'est arrivé à quelques occasions.

**Ted Falk:** Considérez-vous les États-Unis comme un partenaire de confiance?

**Neil Bisson:** Les États-Unis fournissent depuis des décennies des informations et des renseignements à la communauté du renseignement canadienne, alors oui.

**Ted Falk:** Vous avez dit que, selon nos partenaires du Groupe des cinq, les véhicules électriques fabriqués en Chine constituaient une menace pour notre sécurité nationale. Si nous décidons d'autoriser l'entrée au Canada de la technologie chinoise, c'est-à-dire de ces 49 000 véhicules électriques, nous risquons de nous isoler de nos partenaires.

**Neil Bisson:** L'importation de 49 000 véhicules chinois pourrait faire en sorte que les autres partenaires du Groupe des cinq s'inquiètent de leur intégration dans nos technologies.

**Ted Falk:** Quelles pourraient être les conséquences pour le Canada?

**Neil Bisson:** Comme pour toute autre technologie déployée et liée au domaine des communications, cela pourrait signifier que les gens se trouvant dans des zones sensibles qui ont accès à ce type de technologies, ou dont les données sont accessibles par celles-ci, pourraient être considérés comme une menace potentielle.

**Ted Falk:** Cela pourrait-il affaiblir le niveau de confiance que certains de nos partenaires du Groupe des cinq nous accordent en ce qui concerne le partage de renseignements?

**Neil Bisson:** C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, car je sais que d'autres partenaires du Groupe des cinq possèdent des véhicules électriques chinois. Cela serait un élément supplémentaire à prendre en compte si l'on venait à établir ou constater que des informations préjudiciables à la sécurité nationale de nos partenaires du Groupe des cinq ou à la nôtre avaient été obtenues grâce au type de technologie intégré à nos systèmes.

**Ted Falk:** Dans ma province natale, le Manitoba, Manitoba Hydro est l'un des principaux fournisseurs de câbles à fibres optiques et, de ce fait, il héberge un grand nombre de services Internet. Vous avez fait part de vos inquiétudes quant au fait que le branchement de véhicules électriques fabriqués en Chine à notre réseau électrique constituerait une menace pour la sécurité. Pourriez-vous nous en dire un peu plus?

**Neil Bisson:** La mise en place de tout dispositif de communications qui se connecte également au réseau électrique ou à toute autre source d'alimentation ouvre par le fait même la voie à un État adversaire étranger qui pourrait exploiter ou perturber cette énergie.

• (1145)

**Ted Falk:** Selon vous, quelles mesures de précaution le Canada devrait-il prendre, par exemple?

**Neil Bisson:** Il est difficile de dire quelles précautions peuvent être prises concernant l'importation de 49 000 véhicules électriques chinois. D'après ce que j'ai pu comprendre aujourd'hui, le plus grand risque est de ne pas examiner de plus près les raisons pour lesquelles ces véhicules électriques arrivent au Canada et la menace qu'ils représentent.

Quant à fournir des informations sur ce que nous pouvons faire pour tenter d'atténuer ces menaces, il vaudrait mieux laisser cela à des gens ayant une meilleure compréhension technique de l'intégration de cette technologie.

**Ted Falk:** Merci de donner votre point de vue au Comité.

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

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Karim Bardeesy (Taiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.):** Merci beaucoup.

J'aimerais commencer par M. Kabbara. Compte tenu de votre remarque selon laquelle les normes d'émission à l'échappement pourraient constituer un indicateur utile pour les investissements, pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et nous expliquer précisément quels types de signaux cela envoie?

**Moe Kabbara:** Pensons à la planification du réseau électrique. Les services publics sont censés planifier la configuration du réseau et déterminer où ils vont investir. Quand vous leur dites qu'un grand nombre de véhicules électriques vont sous peu vouloir se brancher, ils ne savent pas s'il s'agira de 100 000 ou de 300 000 véhicules, et cela affecte considérablement leur capacité à planifier cette croissance.

Quand on veut planifier en vue de la croissance, cela pourrait-il servir de point d'ancrage pour les investissements, dans le sens où cela ancrerait la demande dans quelque chose de concrètement calculable en leur permettant d'évaluer les investissements dans la distribution qu'ils devront faire? De même, pour les acteurs de l'infrastructure de recharge, avoir une idée de la façon dont le marché va évoluer sera vraiment utile dans un contexte qui change très rapidement.

**Karim Bardeesy:** Le secteur manufacturier lié aux moteurs à combustion interne peut, d'une certaine manière, tenir les stations-service pour acquises. Il n'a pas à contribuer de quelque manière que ce soit à l'infrastructure des stations-service dont il dépend, mais la situation est différente pour les véhicules électriques. Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus?

**Moe Kabbara:** Il y a une raison très simple à cela: les gens ne vont pas recharger leur véhicule à ces endroits 90 % du temps. Les réseaux de bornes de recharge ne sont pas comparables aux stations-service, parce qu'ils sont utilisés, par définition, quand vous êtes à la maison. Vous avez un garage ou un stationnement, vous branchez votre véhicule et, quand vous vous réveillez, il sera complètement chargé. Selon les données, de 90 à 95 % du temps, c'est ce qui se produira, mais si vous partez en voyage sur la route ou si vous faites un long voyage quelques fois par année, vous aurez besoin de bornes de recharge publiques.

L'analyse de rentabilisation pose intrinsèquement un défi pour l'infrastructure de recharge. C'est pourquoi j'ai dit que ces bornes seront beaucoup plus utilisées le long des autoroutes, ce qui donnerait une bonne analyse de rentabilisation. Il n'y aura aucune analyse de rentabilisation dans certains cas. Peut-être que le risque peut être partagé, et le portefeuille d'un exploitant de bornes de recharge pourrait comprendre des installations rentables et d'autres non rentables, ce qui offre un équilibre. Toutefois, je crois que des fonds publics sont nécessaires pour graisser les rouages, afin que nous puissions réellement avoir un modèle autosuffisant.

**Karim Bardeesy:** Ma dernière question s'adresse à vous, monsieur Kabbara; elle concerne les normes relatives aux GES qui stimulent les investissements. Vous avez parlé du secteur des bornes de recharge et de la chaîne d'approvisionnement. Qu'en est-il des fabricants eux-mêmes?

**Moe Kabbara:** Nous savons que nous voulons que le Canada demeure une superpuissance dans le secteur de l'automobile. Comme je l'ai mentionné, nous avons perdu du terrain au cours des dernières années. Vous n'avez qu'à regarder les tendances. Nous savons que l'avenir de l'automobile réside dans les véhicules électriques. Le gouvernement de l'Ontario, qui est un gouvernement conservateur, l'a lui-même dit très clairement. L'Arabie saoudite l'a dit très clairement. L'idée, c'est que si nous avons des politiques axées sur la demande, qui peuvent aussi stimuler la fabrication de ces types de technologies, les normes relatives aux GES le feront aussi.

**Karim Bardeesy:** Merci beaucoup.

J'ai deux ou trois questions pour Mme Weitzman.

Madame Weitzman, merci. Vous avez organisé à Toronto, la semaine dernière, un événement où Mme O'Rourke et moi-même avons discuté avec quelques-unes des nombreuses entreprises dont vous avez parlé, et nous leur avons rendu visite. Ma première question porte sur ce réseau d'entreprises. Pourriez-vous nous parler de l'état de maturité du secteur canadien et du nombre d'entreprises en démarrage qui commencent à y émerger?

**Hana Weitzman:** Comme c'est toujours le cas dans l'innovation canadienne, nous avons certaines des entreprises les plus importantes de ce secteur. Je vais parler de quelques-unes, et je vais peut-être expliquer ce que certaines d'entre elles font.

SWTCH est une entreprise en démarrage basée à Toronto, où je suis présentement. L'entreprise se constitue un portefeuille diversifié, mais elle est un chef de file dans le domaine des bornes de recharge pour les condos; elle installe des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements d'immeubles d'habitation et d'autres complexes résidentiels à logements multiples. Sa technologie est la meilleure de sa catégorie, et elle mène ses activités dans toute l'Amérique du Nord.

Polara, une entreprise de logiciels de gestion de l'énergie, est un autre exemple. L'entreprise a d'ailleurs été incubée à Hydro-Québec, et cette technologie a été vendue à Polara. Cette plateforme associe l'infrastructure de recharge à la gestion de l'énergie, ce qui est évidemment très avantageux pour les réseaux et aussi sur le plan des coûts pour les exploitants.

Quand vous rechargez des véhicules, vous essayez de répartir la demande en électricité sur toute la durée de la recharge, pendant la nuit. Si vous avez 50 véhicules, vous ne voulez pas qu'ils se mettent tous à consommer de l'électricité en même temps. Cela exerce une pression sur le réseau et entraîne généralement une facture de services publics plus élevée. Vous voulez qu'ils se rechargent les uns après les autres et qu'ils puissent fonctionner le lendemain. Une technologie incroyable est en train d'être développée ici.

D'autres entreprises se proposent aussi de regrouper des véhicules électriques individuels pour les utiliser comme ressource de recharge gérée. Par exemple, lorsqu'il fait soleil et qu'il y a un excédent de production d'énergie renouvelable, le logiciel déclencherait la recharge des véhicules, qui absorberaient alors pratiquement toute l'énergie renouvelable stockée dans la batterie, pour ensuite l'utiliser sous forme d'électricité propre pour alimenter les groupes motopropulseurs, quand ces véhicules commencent à rouler.

● (1150)

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

[Français]

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

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

Monsieur Kabbara, je souhaite vous poser deux questions. Vous aurez deux minutes pour y répondre.

Premièrement, pendant que les États-Unis, sous l'administration actuelle, se détournent de l'électrification des transports, est-il possible d'avoir plus de partenariats avec l'industrie européenne?

Deuxièmement, selon l'évaluation faite par le directeur parlementaire du budget, les subventions aux usines de batteries ontariennes seraient rentables seulement si ces usines s'approvisionnaient en minéraux et en composants d'ici, au Canada. Sans ça, les subventions ne seraient jamais rentables.

Êtes-vous d'accord sur cette analyse?

[Traduction]

**Moe Kabbara:** Pour répondre à votre première question, nous devrions profiter du fait que les États-Unis ralentissent, parce que c'était très difficile pour nous avant cela d'être compétitifs dans le secteur des batteries et les véhicules électriques, quand l'administration Biden a adopté la loi sur la réduction de l'inflation. C'est une occasion pour nous d'essayer de rattraper notre retard et, éventuellement, de nous imposer dans ce secteur.

Nous travaillons avec l'Europe, et nous devrions vraiment viser l'harmonisation de nos normes automobiles avec les siennes. Ce serait facile à faire, et essayons de le faire depuis 25 ans. Ce serait la première chose qui pourrait nous aider à importer plus de véhicules d'Europe, et en particulier des véhicules électriques, et à en exporter également davantage. Je crois que c'est une excellente idée.

Pour ce qui est de la deuxième question, l'investissement, je suis tout à fait d'accord, et c'est pourquoi nous avons clairement indiqué qu'il faut adopter une approche axée sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et créer davantage de valeur en amont de l'assemblage des véhicules, ou même des batteries elles-mêmes. Si vous passez du lithium spodumène à l'hydroxyde de lithium, vous avez déjà décuplé la création de valeur. Si vous passez de l'hydroxyde de lithium au matériau cathodique, vous avez déjà augmenté la création de valeur. C'est en tirant parti de cette valeur que nous en aurons vraiment pour notre argent. L'idée selon laquelle cela se fera comme par magie sera remise en question, mais nous essayons de stimuler les investissements en amont des usines d'assemblage existantes.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Je vous remercie beaucoup de votre réponse. Elle est très claire.

Je remercie encore une fois les trois témoins d'être parmi nous.

Merci, monsieur le président.

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

[Traduction]

Monsieur Falk, je comprends que la parole est de nouveau à vous. Vous avez cinq minutes.

**Ted Falk:** Merci beaucoup.

Monsieur Bisson, j'aimerais poursuivre dans la même veine que tout à l'heure et discuter des préoccupations en matière de sécurité liées aux véhicules électriques faits en Chine. Vous avez dit que cela représente une menace, puisque la Chine aurait accès à notre réseau électrique. Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus? Comment s'y prendrait-elle?

**Neil Bisson:** Comme je l'ai dit, l'accès au réseau électrique est... Tout ce qu'il y a dans un véhicule électrique et qui doit être rechargé doit l'être par l'entremise du réseau électrique. Le Parti communiste chinois s'est déjà intéressé à la capacité du Canada à utiliser le réseau électrique de façon suffisante, que ce soit pour le stockage par batterie ou l'interconnectivité entre les provinces.

Du point de vue du renseignement et de l'évaluation des risques liés aux menaces, tout véhicule doté d'une technologie pouvant communiquer avec le Parti communiste chinois et lui fournir des informations... Le PCC pourrait ensuite prendre cette information, la compléter et, éventuellement, l'utiliser à des fins personnelles, commerciales, économiques et stratégiques, et même à des fins militaires. De plus, il y a aussi le risque de perturbation. Si ces véhicules sont connectés et disposent de la technologie nécessaire pour perturber le réseau électrique, cela pourrait se produire.

● (1155)

**Ted Falk:** Le SCRS nous a déjà avertis que des acteurs malveillants cherchent à se prépositionner à l'intérieur de nos infrastructures critiques. Nous savons que les fabricants automobiles peuvent arrêter les véhicules à distance. Grâce à la technologie intégrée aux véhicules électriques chinois, dans quelle mesure le gouvernement chinois pourrait-il perturber notre réseau électrique?

**Neil Bisson:** Malheureusement, je n'ai pas assez de connaissances technologiques pour répondre à cette question. Tout ce que je peux dire, c'est que le Parti communiste chinois et la République populaire de Chine ont montré avoir la volonté et la capacité de mener, au Canada, des opérations de vol de propriété intellectuelle, d'ingérence étrangère et d'espionnage. Tout cela me porte à croire que toute intégration de la technologie du Parti communiste chinois ou de la République populaire de Chine peut et sera utilisée à ces fins.

Comme je l'ai dit, en 2017, le gouvernement chinois a adopté la Loi sur le renseignement national, qui oblige toutes les entreprises auxquelles le gouvernement chinois a accès à fournir des renseignements aux organismes de renseignement d'État chinois lorsqu'on leur en fait la demande.

**Ted Falk:** Vous dites par là que ces véhicules non seulement recueilleront des renseignements et les fourniront à la République populaire de Chine, mais aussi qu'ils pourraient perturber, peut-être, notre Internet, notre réseau électrique et des choses de ce genre.

**Neil Bisson:** C'est une possibilité, oui.

**Ted Falk:** À quoi cela pourrait-il ressembler?

**Neil Bisson:** C'est difficile à dire. Si le gouvernement chinois cherchait des informations spécifiques... Disons que le Canada essaie de continuer à progresser dans le domaine de l'intelligence artificielle. Des personnes ont accès à ces véhicules et les utilisent régulièrement. Toute information, une fois qu'elle est connectée au système, par l'entremise d'un téléphone ou d'un autre appareil, pourrait être envoyée à la République populaire de Chine et utilisée par celle-ci pour servir ses propres intérêts.

**Ted Falk:** Donc, la Chine pourrait recueillir des renseignements ou perturber nos systèmes, c'est-à-dire en prenant délibérément des mesures pour les perturber.

**Neil Bisson:** Il est en effet possible que tout système connecté intégré à notre réseau électrique soit utilisé à des fins de perturbation.

**Ted Falk:** Merci.

Monsieur le président, j'ai terminé.

**Le président:** D'accord, très bien. Vous nous avez laissé un peu de temps.

Monsieur Bains, allez-y, vous avez cinq minutes. Sentez-vous libre de faire comme M. Falk, car nous avons un peu dépassé le temps alloué et nous avons d'autres choses à faire.

Allez-y, vous avez cinq minutes, je dirais.

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

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

Ma première question s'adresse à M. Kabbara.

Je vais parler d'un rapport affiché sur votre site Web. Il est intitulé « Exporter l'économie du futur ». Selon le rapport, les exportations des chaînes d'approvisionnement en énergie propre ont augmenté 21 % plus rapidement que toutes les autres exportations au cours des cinq années, et elles augmentent plus rapidement avec des partenaires non américains. Autrement dit, elles diversifient déjà notre économie, et, de concert avec la stratégie industrielle ciblée, elles pourraient aider le Canada à débloquer 600 milliards de dollars en possibilités d'exportations d'ici 2035.

Vous avez abordé le sujet dans vos réponses. Quelles sont précisément ces exportations, et de quels partenaires non américains s'agit-il?

**Moe Kabbara:** Précisément, dans ce rapport — je n'ai pas les données sous les yeux —, l'un des secteurs mentionné est celui des transformateurs ou de l'équipement de réseau, qui a connu une augmentation d'un peu plus de 200 % depuis 2024. Une bonne partie de cela était destinée aux marchés européens et asiatiques.

• (1200)

**Parm Bains:** Le rapport se conclut sur ces mots: « Le Canada doit appliquer cette stratégie à des maillons précis de la chaîne d'approvisionnement où il peut atteindre une échelle significative et obtenir une forte valeur ajoutée. » À propos de quoi pouvez-vous nous donner des informations ou même nous présenter des recommandations?

**Moe Kabbara:** C'est la raison pour laquelle je parle de la chaîne de valeur des batteries; il y a une forte valeur ajoutée dans cette chaîne. C'est là que nous constatons une croissance des marchés mondiaux et de la demande mondiale. C'est une occasion en or pour le Canada.

Nous constatons aussi une croissance dans le secteur des transformateurs dont nous parlons. Mentionnons l'entreprise Hammond Power, de l'Ontario, qui a augmenté significativement ses exportations. Cette augmentation s'explique principalement par les besoins en matière d'intelligence artificielle.

À l'échelle mondiale, la tendance que nous observons en matière d'électrification est une hausse de la demande pour des éléments comme l'équipement de réseau, mais aussi pour les véhicules électriques. Présentement, cela se produit parce que, quand nous pensons à l'avenir, nous pensons à l'intelligence artificielle, au numérique. Nous pensons à un volume très précis d'énergie qui est fournie en quelques millisecondes. C'est là que nous pouvons créer une grande valeur, qu'il s'agisse de minéraux critiques, de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, de l'équipement de réseau ou du bois massif, qui est un produit forestier amélioré destiné à la construction.

Nous traitons de certains de ces domaines dans notre rapport. Je sais que nous n'avons pas beaucoup de temps.

**Parm Bains:** Merci.

Je vais vous laisser un peu de temps. Je sais que nous attendons le deuxième groupe de témoins. Cela me fait plaisir.

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

Quelle manifestation incroyable d'unité au-delà des lignes partisans. Tout le monde a laissé un peu de temps au Comité.

Je tiens à remercier nos trois témoins de s'être joints à nous, aujourd'hui, et d'avoir contribué de façon significative à l'étude que nous menons sur les véhicules électriques et sur les répercussions des décisions et de l'orientation que le gouvernement prendra à cet égard. Merci de nous avoir accordé de votre temps.

Chers collègues, nous allons suspendre brièvement la séance et revenir dans deux ou trois minutes, parce que nous aurons besoin d'un peu de temps, à la fin, pour certains travaux.

• (1200)

(Pause)

• (1210)

**Le président:** Chers collègues, je vais lancer la deuxième heure de témoignages.

Nous accueillons Andrew McKinnon, le PDG par intérim de Accélérer: l'Alliance canadienne de la chaîne d'approvisionnement des VZE, qui se joint à nous virtuellement. Nous accueillons également Sebastian Fischmeister, qui se joint à nous en présentiel, à titre personnel.

Nous allons accorder cinq minutes à chaque témoin pour qu'il fournisse son témoignage, et ensuite, nous aurons l'occasion d'écouter les membres.

Monsieur McKinnon, je vais commencer par vous donner la parole. Vous avez cinq minutes pour faire vos observations liminaires.

**Andrew McKinnon (directeur général par intérim, Accélérer: L'Alliance Canadienne de chaîne d'approvisionnement de VZÉ):** Bonsoir. Merci au Comité de m'avoir invité à comparaître et à parler de cette importante étude.

Accélérer est une alliance industrielle regroupant les principaux acteurs de la chaîne d'approvisionnement émergente des VZE au Canada. Notre réseau de partenaires et de collaborateurs comprend des exploitants miniers de minéraux critiques, des fabricants de batteries, des producteurs de matériaux pour batteries, des fabricants de pièces d'automobiles, des constructeurs d'automobiles, des chercheurs et des représentants syndicaux.

Depuis 2021, nous nous sommes employés à accroître la part de contenu canadien dans les véhicules électriques construits ici, en Amérique du Nord, et vendus partout dans le monde. En développant et en soutenant le secteur des VE, le Canada peut atteindre plusieurs objectifs à la fois. L'expansion de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques se traduit par la création d'emplois dans les secteurs des mines, de la production de matériaux, de la fabrication et de la recherche partout au pays. Une augmentation de la production de matériaux, stimulée par la demande liée à la fabrication de véhicules électriques et de batteries, peut soutenir nos industries de défense. Une augmentation du nombre de véhicules électriques sur nos routes se traduit par une meilleure qualité de l'air et une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans l'ensemble, une chaîne d'approvisionnement solide pour les véhicules électriques fournira les produits finis, les précurseurs de batteries et les minéraux critiques dont nos partenaires commerciaux ont besoin. Pour atteindre ces objectifs, il faut une approche équilibrée et globale qui soutienne à la fois l'approvisionnement en matériaux, le développement du marché des véhicules électriques et nos industries automobiles traditionnelles.

L'année dernière, Accélérer a lancé un nouveau projet de recherche visant à recueillir des informations sur la façon dont les Canadiens perçoivent le secteur émergent des véhicules électriques. Nous avons constaté que les Canadiens, dans toutes les régions, soutiennent le développement des industries de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, notamment l'exploitation minière, les matériaux pour batteries, les composants et la fabrication finale. Pour eux, ce secteur représente une occasion importante de créer de nouveaux emplois.

Nos recherches montrent que: une majorité de Canadiens estime que l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques devrait constituer au moins une priorité modérée pour le gouvernement; que près de 3 Canadiens sur 10 se montrent plus favorables à l'exploitation et au traitement des minéraux essentiels après avoir appris que ceux-ci font partie de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques — cela inclut une petite proportion de personnes qui, bien qu'initialement opposées à ces industries, deviennent plus favorables dès lors qu'elles sont associées aux véhicules électriques — et que, finalement, les Canadiens qui possèdent un véhicule électrique ou qui connaissent quelqu'un qui en possède un sont plus favorables au développement de la chaîne d'approvisionnement des VE au pays. Ces recherches montrent que la présence d'un plus grand nombre de véhicules électriques sur nos routes renforcera le soutien du public envers les industries d'extraction et de transformation des minéraux critiques, qui jouent un rôle essentiel non seulement pour la production des VE, mais aussi pour la défense, les technologies propres et les objectifs de développement commercial.

Aujourd'hui, il est largement admis au Canada et par nos alliés que la forte concentration des chaînes d'approvisionnement mondiales en matériaux critiques, notamment les matériaux utilisés dans les batteries des VE, représente un risque économique et sécuritaire important. Pour certains des principaux composants entrant dans la fabrication d'une batterie ou d'un moteur de véhicule électrique, plus de 90 % de l'offre mondiale est produite en Chine. Cela signifie que même si le Canada dispose des matières premières nécessaires et des compétences de fabrication finales, il nous manque des segments critiques de la chaîne d'approvisionnement globale.

Nous sommes convaincus que l'approche actuelle du gouvernement consistant à admettre un nombre limité de VE chinois sur le marché canadien doit s'accompagner de mesures de soutien continu et efficace à l'industrie canadienne des VE. En effet, en guise de mesures, il convient, en premier lieu, de mettre en place une stratégie nationale en matière de propriété intellectuelle à l'intention des producteurs de matériaux critiques au Canada, qui permettrait d'accélérer le traitement des demandes de brevet pour les technologies jugées essentielles à l'intérêt national, notamment celles liées aux matériaux pour batteries et à leur production. En deuxième lieu, il convient de s'assurer que les futurs accords visant à attirer les investissements directs étrangers dans la production de batteries ou de véhicules électriques comprennent des dispositions obligeant les investisseurs à collaborer avec les producteurs canadiens de ma-

tières premières critiques pour atteindre des niveaux spécifiques de contenu en matières premières critiques d'origine canadienne.

Enfin, nous voulons avoir la certitude que tout accord futur portant sur des coentreprises au Canada dans le domaine de la production de batteries ou de véhicules électriques comprenne des mesures de protection de la propriété intellectuelle — nous savons que la nouvelle stratégie pour l'industrie automobile en comprend quelques-unes — ainsi que des exigences relatives à l'approvisionnement en matériaux canadiens à des prix conformes aux normes canadiennes, et des dispositions visant à faciliter le transfert de technologie vers les entreprises canadiennes. Tout accord doit avoir pour objectif de renforcer l'indépendance stratégique et la résilience économique du Canada.

Pour conclure, tout comme l'industrie automobile a été étroitement liée à la capacité économique, industrielle et de défense du Canada au cours des 100 dernières années, les industries de la production de véhicules électriques et de batteries peuvent elles aussi contribuer à ces objectifs pour les 100 prochaines années.

Merci beaucoup.

● (1215)

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

Je suis désolé, monsieur Hinton. Votre caméra n'était pas allumée au moment où je faisais les présentations, donc je ne vous ai pas vu.

Nous accueillons aujourd'hui, à titre personnel, James Hinton, avocat spécialisé en propriété intellectuelle.

Monsieur Hinton, je vais vous donner la parole, si vous êtes prêt, afin que vous fassiez vos observations liminaires. Vous avez jusqu'à cinq minutes.

**James Hinton (avocat spécialisé en propriété intellectuelle, à titre personnel):** Merci.

Monsieur le président, honorables vice-présidents et membres du Comité, merci de m'avoir invité à parler. Votre travail revêt une importance capitale pour le Canada.

Je suis le directeur général de Own Innovation, où je travaille également comme avocat spécialisé en propriété intellectuelle, et j'ai de l'expérience en tant qu'ingénieur-mécanicien dans le secteur de l'automobile. Je travaille avec des entreprises technologiques à forte croissance au moment où elles commercialisent leurs produits et élargissent leur présence sur la scène internationale.

La stratégie canadienne de 1 milliard de dollars portant sur les véhicules électriques a échoué. Ce n'est pas à cause de l'efficacité de la technologie des véhicules électriques ni à cause de la demande, et ce n'est pas à cause des droits de douane américains ou des défis liés au commerce mondial. C'est parce que le Canada ne fait même pas partie du jeu. Le Canada a mal fait les choses, et continue de mal faire les choses.

Nous finançons la recherche et le développement portant sur les véhicules électriques, mais nous n'en retenons pas les fruits. Par exemple, l'Université Dalhousie abrite l'excellence mondiale de la recherche portant sur les batteries, avec un financement public de plusieurs millions de dollars, mais ce sont des entreprises étrangères comme Tesla qui sont propriétaires de la technologie.

Nous finançons la fabrication. Grâce à un financement de 57 milliards de dollars injectés dans les véhicules électriques, nous finançons une main-d'œuvre peu coûteuse pour les entreprises étrangères qui récoltent les avantages économiques. Maintenant, bon nombre de ces entreprises ont fermé leurs portes et n'embauchent pas, et au bout du compte, nous nous retrouvons à ramasser les pots cassés. Ces accords étaient voués à l'échec depuis le départ, car nous n'avions pas de participation. Il s'agissait, pour l'essentiel, de sucursales des entreprises étrangères.

Nous finançons l'adoption des véhicules électriques, mais s'il n'y a aucune entreprise canadienne stratégiquement positionnée dans la chaîne de valeur, ce financement quitte le pays. Adopter la technologie de quelqu'un d'autre n'est pas productif sur le plan économique. Le fait de financer l'adoption de la technologie de quelqu'un d'autre est un désastre.

Nous concluons des accords commerciaux avec la Chine, où elle nous donne des véhicules électriques à forte valeur ajoutée, qui stimulent l'économie guidée par les données, et en échange, le Canada fournit du canola, des homards, des crabes et des pois à faible valeur ajoutée. Les Chinois peuvent ainsi commercialiser leur propriété intellectuelle et s'emparer des données générées par le Canada, tandis que le Canada tire profit des matières premières à faible valeur ajoutée. De ce fait, nous nous appauvrissons, devenant plus dépendants et moins protégés.

Les véhicules électriques ont trois choses importantes: la propriété intellectuelle, les données et la souveraineté. Aujourd'hui, les usines d'automobiles et de fabrication de véhicules électriques dépendent essentiellement de l'automatisation et de la robotique soutenues par la propriété intellectuelle, et non par les travailleurs. Seulement 7 % de la valeur d'une voiture tient à la main-d'œuvre, et les avantages reviennent aux propriétaires de la propriété intellectuelle intégrée dans la technologie, et non aux personnes qui l'achètent ou qui l'installent.

Les Chinois, les Américains et les autres joueurs mondiaux possèdent la technologie des véhicules électriques, alors ils vont tirer parti du virage mondial vers les véhicules électriques, et le Canada n'en tirera absolument pas parti, car il ne possède pas de propriété intellectuelle digne de ce nom en matière de véhicules électriques. Nous possédons uniquement 1 % des brevets mondiaux de véhicules électriques, alors que les Chinois en possèdent 51 %.

Si le Canada dispose d'un avantage stratégique en ce qui concerne les véhicules électriques, ce sont peut-être les minerais critiques. Cependant, bien que le Canada dispose de minerais critiques physiques, il ne possède pas la technologie requise pour extraire ces minerais ou les transformer en batteries. Le Canada possède moins de 0,7 % des brevets mondiaux liés à l'exploitation minière.

En ce qui concerne les véhicules électriques, tout est une question de données; les véhicules ont non pas pour objectif de vous emmener du point A au point B, mais plutôt de mettre vos données entre les mains des entreprises d'automobiles. Il s'agit d'un problème économique. Les données ont une valeur économique considérable, et nous perdons cela. Il s'agit également d'un risque sur le plan de la sécurité: les gouvernements étrangers peuvent accéder à ces données et s'en servir pour miner notre souveraineté et notre sécurité nationale.

Mes recommandations découlent directement des problèmes que nous avons créés pour nous-mêmes.

Premièrement, nous prônons l'arrêt de subventions, comme la subvention pour la fabrication au profit des entreprises étrangères — le Canada peut mieux faire que de simplement fournir de la main-d'œuvre peu coûteuse — et l'arrêt des subventions pour l'adoption des VE. À moins que des entreprises canadiennes fassent considérablement et stratégiquement partie de la chaîne de valeur des véhicules électriques, les subventions pour l'adoption des VE continueront de constituer un transfert de richesse considérable à l'extérieur du pays.

Deuxièmement, nous prônons la création de contraintes à la recherche en amont afin de veiller à ce que les Canadiens tirent parti... finies les ententes où le Canada finance la recherche pour que les entreprises étrangères accaparent la propriété intellectuelle. Les entreprises canadiennes doivent arrêter de vendre le Canada.

Troisièmement, nous prônons la création d'un fonds pour les brevets, qui génère et retient la propriété intellectuelle au sein des entreprises canadiennes et donne aux entreprises canadiennes plus de liberté d'exercer leurs activités dans toute la chaîne de valeur des véhicules électriques: les minerais critiques, la fabrication, l'intelligence artificielle, les véhicules autonomes et la cybersécurité.

Quatrièmement, nous prônons, à l'instar des autres pays, la création d'un nuage souverain avec une gouvernance des données ambitieuse afin que les données des véhicules électriques canadiens demeurent exclusivement sous le contrôle juridique canadien, et qu'elles soient hors d'atteinte pour les nations étrangères, pour des raisons de sécurité nationale et économique.

Enfin, nous préconisons la création d'entreprises canadiennes dans la chaîne de valeur des véhicules électriques, au lieu d'encourager l'adoption de technologies non canadiennes. Le Canada doit encourager et créer une industrie automobile nationale en mettant l'accent sur la technologie canadienne.

L'industrie automobile canadienne est sur son lit de mort. Le seul moyen de réussir, c'est que le Canada arrête de subventionner la main-d'œuvre et l'adoption, et qu'il encourage les entreprises canadiennes à posséder la technologie de valeur ajoutée et qu'il encourage également sa commercialisation. Le Canada se dirige actuellement vers un suicide économique.

Merci.

• (1220)

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

Monsieur Fischmeister, vous avez cinq minutes. La parole est à vous.

**Sebastian Fischmeister (professeur, à titre personnel):** Merci beaucoup au Comité de me donner l'occasion de parler.

Je suis professeur au département de génie informatique et génie électrique à l'Université de Waterloo. Cela fait environ 26 ans que je travaille dans le domaine de la sûreté et de la sécurité de systèmes cyberphysiques dans différents secteurs.

J'ai également fait essaimer de multiples entreprises à partir de la recherche et du développement réalisés à l'université. L'entreprise la plus importante susceptible d'intéresser le Comité est Palitronica, qui fournit des solutions de cybersécurité et de cyberassurance au sein de la chaîne d'approvisionnement afin de cerner les défauts, les oublis, la fraude et les problèmes de cybersécurité dans la chaîne d'approvisionnement.

Je souhaite faire prendre conscience d'un problème particulier que les témoins précédents n'ont pas vraiment mentionné encore, c'est-à-dire la compromission systématique potentielle des systèmes, comme les véhicules, dans la chaîne d'approvisionnement.

Les attaques touchant la chaîne d'approvisionnement, comme on les appelle habituellement, sont classifiées dans la base de connaissances Mitre ATT&CK et permettent à l'attaquant d'insérer des vulnérabilités avant que le système ne soit livré et déployé. Cela facilite l'exploitation coordonnée à grande échelle de ces systèmes exploités à un moment que l'adversaire choisit. Dans le contexte des véhicules et de l'infrastructure de recharge, cela pourrait signifier que l'attaquant incorpore et insère malicieusement des circuits dans les systèmes de gestion de batteries ou des systèmes de recharge compromis afin de déstabiliser le réseau, par exemple, au moment de son choix.

Les ouvrages destinés au public documentent déjà des exemples concrets d'altération de matériel et de chaînes d'approvisionnement compromises dans un certain nombre d'industries. Il y a des exemples tirés d'ouvrages destinés au public: des périphériques USB remplis d'explosifs envoyés à des journalistes en Équateur et des gadgets de contournement dans des interrupteurs commerciaux prêts à l'emploi qui vous permettent de charger un micrologiciel arbitraire dans ces systèmes. Vous pouvez aller, dès à présent, sur Internet pour acheter des câbles et des claviers qui ressemblent à des claviers réguliers, mais qui cachent, en réalité, du matériel implanté qui vous permet de voler des données des téléphones et des ordinateurs.

Une réponse viable à ce risque est le modèle de chaîne d'approvisionnement de confiance zéro, dans lequel on ne fait implicitement confiance à aucun composant, peu importe son origine. Toutes les pièces sont vérifiées, mesurées et évaluées de manière continue. Nous le faisons déjà aujourd'hui. Quand vous allez à l'aéroport, peu importe qui vous êtes, on fait examiner vos sacs à l'aide d'un appareil à rayons X. Peu importe d'où vous venez, la fréquence à laquelle vous avez voyagé, on fait examiner vos sacs; les comportements antérieurs n'éliminent pas le risque actuel.

La technologie servant à mettre sur pied ces systèmes de confiance zéro est déjà présente et déployée aujourd'hui par les entreprises de premier plan dans les secteurs faisant l'objet d'une haute protection, comme les secteurs de l'aérospatiale et de la défense. Malheureusement, le Canada traîne de la patte en ce qui concerne l'adoption, et cela expose les Canadiens aux risques dans la chaîne d'approvisionnement, dans un domaine particulier, comme, par exemple, l'automobile.

L'urgence d'utiliser des techniques d'assurance dans la chaîne d'approvisionnement ne fait qu'augmenter. Aujourd'hui, les solutions d'intelligence artificielle permettent la création rapide de logiciels, et le matériel suivra le mouvement. Cela signifie que, dans un avenir proche, les acteurs malveillants seront en mesure de créer des pièces contrefaites ou des pièces d'automobile malveillantes en appuyant sur un bouton. Pour dire les choses simplement, comme vous pouvez aller aujourd'hui sur ChatGPT et dire, « donne-moi une réponse ou un résumé de ceci », vous serez en mesure de cloner du matériel, d'ajouter et de créer des circuits malveillants. Lorsque cela se produira, les chaînes d'approvisionnement fondées sur la confiance et les bons sentiments vont échouer. Seules les chaînes d'approvisionnement qui utilisent des principes de confiance zéro seront protégées.

Voici une question fondamentale: choisissons-nous de mener la danse ou attendons-nous que les nouvelles nous rattrapent. Je prône foncièrement l'adoption, par le Canada, des principes de confiance zéro pour les chaînes d'approvisionnement dans le secteur de l'automobile et d'autres secteurs avant que des incidents de sécurité ne nous forcent à le faire.

Merci beaucoup.

• (1225)

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

Chers collègues, nous allons commencer notre première série de questions.

Monsieur Guglielmin, vous avez la parole pour six minutes.

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

Merci aux témoins de leurs déclarations préliminaires.

Monsieur Hinton, vous avez dit que l'industrie automobile du Canada est en péril essentiellement en raison de la rupture de l'accord de libre-échange conclu avec les États-Unis. Selon vous, à quel point l'industrie automobile dépend-elle d'un accord de libre-échange avec les États-Unis?

**James Hinton:** Dans le secteur automobile, toutes les pièces traversent la frontière dans un sens et dans l'autre un certain nombre de fois. La hausse des droits de douane est en train de détruire notre marché. Notre principal et plus important client — les Américains — est en train de nous couper l'herbe sous le pied, non seulement en raison de son approche en matière de VE, mais également sur le plan commercial. Il nous donne le coup de grâce, pour ainsi dire.

**Michael Guglielmin:** Plus tôt cette semaine, j'étais au Metals Service Center Institute du Québec. De nombreux représentants d'aciéries étaient présents, ainsi que de nombreux représentants du secteur manufacturier à valeur ajoutée du Canada. Tous tenaient le même discours au sujet des droits de douane. C'est alarmant. La situation en est presque au stade de la crise.

À votre avis, le rétablissement de l'accord de libre-échange avec les États-Unis devrait-il être l'une des principales priorités du gouvernement à l'heure actuelle en ce qui concerne le secteur automobile?

**James Hinton:** Nous avons réellement besoin d'un accord de libre-échange. Même lors des dernières négociations concernant l'ACEUM, il n'a jamais été question de libre-échange. De nombreux obstacles non tarifaires, comme les données liées à la propriété intellectuelle et les mesures de contrôle concernant la souveraineté, seront les prochains dossiers que les Américains voudront faire progresser. Non seulement ils ne chercheront pas à rétablir le libre-échange, mais ils tenteront également de renforcer leur situation économique au moyen d'actifs incorporels, de données, de la souveraineté et de la propriété intellectuelle, comme nous les avons vus faire lors des dernières négociations.

Ils s'en prennent à nous de manière encore plus agressive dans le cadre de ces négociations, et je travaille à l'élaboration d'un certain nombre d'initiatives pour faire avancer les choses.

**Michael Guglielmin:** Le gouvernement canadien a décidé d'ouvrir notre marché aux VE chinois. Croyez-vous que cette décision contribue ou nuit à notre relation avec les États-Unis? Croyez-vous qu'il y a un risque que cela donne à Washington une raison légitime de penser que le Canada serait en train de devenir une porte d'entrée des véhicules électriques chinois, lesquels pourraient poser des risques pour la sécurité ici et ailleurs?

**James Hinton:** La ligne est mince à cet égard. Lorsque je travaillais comme ingénieur dans l'industrie, il y a près de 20 ans, nous envoyions des pièces et des produits manufacturés en Chine. Aujourd'hui, nous allons, au mieux, travailler pour des usines chinoises au Canada. Ce n'est pas ce que je souhaite pour le Canada. Ce n'est pas ce que nous souhaitons.

Les Américains vont nous considérer comme des partenaires encore plus faibles. Ils nous considéraient déjà comme faibles et voulaient profiter de nous. Nous sommes maintenant en train de nous diriger vers le maillon le plus faible et le moins productif de la chaîne de valeurs, et les Chinois en tirent profit. Les Américains cherchent à éviter que nous devenions le prochain Mexique, mais nous pourrions très bien le devenir.

**Michael Guglielmin:** Vous avez dit que le Canada a nivelé vers le bas en offrant de la main-d'œuvre bon marché à des constructeurs automobiles mondiaux. Nous avons entendu parler de preuves au sujet de la nature concrète de cette concurrence dans des marchés alliés comparables. Nous savons que BYD, le plus important fabricant chinois de VE, a été accusé de manière crédible d'imposer des semaines de travail de sept jours aux employés de son usine en Hongrie, sans leur offrir de jours de repos. Leurs quarts de travail peuvent atteindre 14 heures, et l'entreprise a volontairement versé des salaires plusieurs mois en retard.

La décision du gouvernement d'ouvrir notre marché à des véhicules conçus selon ce modèle ne va-t-elle pas accélérer le nivellement par le bas dont vous parliez?

**James Hinton:** Oui. Nous nivelons par le bas entre autres en raison de ce programme de subvention de 57 milliards de dollars pour le secteur manufacturier, dont 5 millions de dollars seront accordés par emploi créé. C'est ce qui est nécessaire pour faire concurrence au Mexique et à la Chine et composer avec d'autres situations dont vous faites mention.

Nous devons continuer à en payer le prix, mais cela est fondé sur des facteurs économiques qui n'existent plus. Il n'y a plus de retombées. Nous sommes dans une ère économique où l'établissement d'usines filiales entraîne des répercussions négatives.

Les emplois censés être créés pour tout cela ne le sont tout simplement pas. Et lorsqu'ils le sont, ils offrent des conditions difficiles. Tout repose désormais sur la technologie automatisée. Plus personne ne manipule les cathodes et les anodes des batteries. C'est maintenant la technologie qui s'occupe de ces choses. Il serait illusoire de croire à la création massive d'emplois. C'est une idée qui date d'une époque révolue, soit il y a 30, 40 ou 50 ans.

• (1230)

**Michael Guglielmin:** Vous êtes donc d'avis que bon nombre des subventions allouées au marché des VE sont en fait recueillies par les entreprises détenues par des gouvernements étrangers.

**James Hinton:** Absolument. Nous ne possédons aucune de ces sociétés. Toutes les subventions ont été allouées à des sociétés étrangères et à leurs usines filiales ici. Elles en obtiennent la valeur économique, et le Canada n'en bénéficie pas. Nous n'obtenons ni

les recettes fiscales connexes ni la valeur liée à la propriété intellectuelle et aux données qu'elles génèrent. Les Chinois obtiennent les données. Ils peuvent commercialiser les données. Nous n'en tirons rien.

Nous ne profitons pas de toute la valeur, mais nous en assumons tous les coûts. Nous payons pour la conception. Nous payons pour la fabrication. Nous payons pour l'utilisation, mais nous ne saisissons aucune valeur connexe. Où cette valeur est-elle saisie? Pas ici.

Nous avons d'excellentes entreprises canadiennes de technologie. Ce sont de petites et moyennes entreprises. Elles se battent contre les géants qui sont sur le marché. Elles doivent leur faire concurrence à l'aide d'un milliard de dollars provenant des contribuables canadiens.

**Michael Guglielmin:** Monsieur Fischmeister, il me reste quelques secondes pour vous poser rapidement une question. Vous avez dit que les systèmes connectés essentiels à la sécurité ne suffisent plus à garantir la sûreté de ces systèmes. Ils doivent aussi être sécurisés. Croyez-vous que, jusqu'à présent, la cybersécurité liée aux VE a été traitée comme une question de sécurité publique?

**Sebastian Fischmeister:** Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites. Les pirates informatiques sont partout.

À l'heure actuelle, concevoir un système sûr ne suffit plus. Il faut concevoir un système sûr et sécuritaire, parce que la sûreté garantit que rien dans le système lui-même ne puisse mettre en danger les usagers de la route. La sécurité vise également à s'assurer qu'aucun intervenant externe ne puisse forcer, par exemple, un système sûr à basculer dans un état susceptible de mettre en danger ou de blesser des usagers de la route.

Dans le domaine automobile, des entreprises de certains secteurs en particulier travaillent activement à la sécurité informatique afin de rendre les systèmes plus robustes. Vous avez déjà entendu des témoignages au sujet du célèbre exemple du Jeep Cherokee de 2015; il était possible d'y accéder à distance et de, par exemple, désactiver les freins. Depuis, de nombreuses avancées ont été réalisées par le milieu universitaire, ainsi que, conjointement, par le milieu universitaire et l'industrie.

L'un des principaux défis à relever quant à la mise en œuvre de mesures de sécurité exhaustives liées aux véhicules sont les coûts à assumer. Pour vous donner un exemple, si vous ajoutez un seul dollar...

**Le président:** Monsieur Fischmeister, je suis désolé de vous interrompre, mais nous avons maintenant dépassé de 1 minute et 10 secondes le temps alloué à M. Guglielmin. Vous aurez peut-être la possibilité de poser d'autres questions plus tard.

Monsieur Bains, vous avez la parole pour six minutes.

**Parm Bains:** Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

D'entrée de jeu, je vais devoir contester certains des points soulevés par M. Hinton devant le groupe de témoins. Nous cherchons à graver les échelons de la chaîne d'approvisionnement, pas à les descendre. Il s'agit simplement de rétablir l'équilibre.

Pour ce qui est des VE chinois, ils représentent 3 % du total. C'est moins que le nombre total de véhicules Kia importés ici. Nous constatons déjà la valeur ajoutée par Toyota et Honda, grâce au fait que Toyota fabrique des véhicules directement ici, au Canada. Je pense qu'il est un peu exagéré d'envisager la situation de manière alarmiste. Cela a permis la création de 125 000 emplois directs et de 500 000 emplois indirects.

Je vais adresser mes questions à M. McKinnon.

Nous avons entendu de nombreux témoignages du groupe précédent. Nous savons ce qui se passe dans le secteur automobile à l'égard des droits de douane. M. Hinton a affirmé qu'il n'y avait pas la moindre trace de libre-échange entre les États-Unis et le Canada. Je crois que c'est également faux.

Pour poursuivre, dans un rapport récent, Statistique Canada a affirmé qu'en février les ventes du commerce de gros — excluant le pétrole, les produits pétroliers et autres hydrocarbures, ainsi que les graines oléagineuses et les grains céréaliers — ont augmenté de 2 % pour atteindre 86,8 milliards de dollars. Les ventes se sont accrues dans cinq des sept sous-secteurs, et le sous-secteur des véhicules automobiles et des pièces et accessoires de véhicules automobiles a connu une augmentation de 6,1 %. Comment le secteur automobile du Canada peut-il tirer profit de ces gains?

**Andrew McKinnon:** Selon nous, le meilleur moyen pour le Canada de tirer parti du passage à l'électrification des transports et aux besoins mondiaux en matière de minéraux critiques est de soutenir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de VE, qu'il s'agisse de l'extraction minière ou de la production de matériaux. Nous nous réjouissons des investissements réalisés au cours de la dernière année, et plus particulièrement, au cours des derniers mois, en ce qui concerne le Fonds souverain pour les minéraux critiques ainsi que le déploiement de nouvelles mesures financières et de nouvelles techniques visant à stimuler la demande pour les matériaux canadiens et à appuyer les producteurs et fournisseurs canadiens de minéraux critiques.

• (1235)

**Parm Bains:** Le premier ministre a clairement indiqué que le Canada doit renforcer ses partenariats commerciaux et industriels avec des alliés fiables. Le Canada a tout récemment approfondi son partenariat stratégique avec la République de Corée en signant un protocole d'entente visant à renforcer la coopération industrielle entre le Canada et la Corée quant à l'avenir de la mobilité, entente qui s'inscrit dans la lignée d'autres PE conclus avec des constructeurs automobiles mondiaux afin de promouvoir une coopération accrue.

Croyez-vous qu'il s'agisse du type de partenariat que le Canada doit établir pour demeurer concurrentiel à l'avenir?

**Andrew McKinnon:** Oui, exactement. Nous croyons que ces types de partenariats avec nos alliés dans le domaine des technologies de pointe comme les VE permettront de créer des débouchés prévisibles en ce qui concerne les métaux et les matériaux que nous pouvons concevoir ici au Canada et y sont conçus et produits à l'aide de la propriété intellectuelle canadienne; cela contribuera également à soutenir la croissance de l'industrie et la création d'emplois d'un bout à l'autre du pays.

**Parm Bains:** Qu'arrive-t-il si nous n'en concluons pas? Pouvez-vous nous dire ce qui se passe si nous ne concluons pas ce type d'ententes de coopération? Nous avons entendu le groupe de té-

moins précédent dire que d'autres pays alliés procèdent de cette façon. Qu'arrive-t-il si nous sommes laissés pour compte?

**Andrew McKinnon:** Comme nous avons entendu le groupe de témoins précédent le dire, le Canada dispose des ressources naturelles en minéraux et en matériaux. Nous avons l'expertise. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de prendre en charge toutes les étapes de fabrication d'un VE. Nous devons être en mesure de collaborer avec nos partenaires de l'Europe et des États-Unis. Nous devons trouver la voie à suivre dans le cadre de la prochaine renégociation ou du renouvellement de l'accord avec les États-Unis.

Nous devons trouver des moyens d'ajouter de la valeur aux minéraux extraits de notre sol et de les transformer en technologies de pointe de l'avenir. Nous devons saisir cette occasion maintenant, sinon nous continuerons à extraire des matières sans tirer profit de leur valeur ajoutée.

**Parm Bains:** Je vais poursuivre dans la même veine.

Les témoins précédents ont présenté des points de vue différents sur la question de savoir si le Canada devrait maintenir l'harmonisation de la réglementation du secteur automobile avec les États-Unis, qui semblent vouloir faire marche arrière notamment au sujet des normes en matière d'émissions, ou se conformer plutôt à la réglementation de l'Union européenne et d'autres partenaires internationaux. Quel est votre avis à ce sujet?

**Andrew McKinnon:** À mon avis, nous avons besoin d'une trajectoire prévisible quant à l'adoption des VE, laquelle signalera aux industries qui les soutiennent, comme les fournisseurs d'infrastructures de recharge et de matériaux, l'évolution du marché, afin de favoriser les investissements futurs et la prévisibilité de l'industrie.

**Parm Bains:** Monsieur Fischmeister, vous avez beaucoup parlé de souveraineté et de durabilité dans le contexte des dispositifs électroniques des véhicules et des systèmes critiques. Lors de témoignages précédents, nous avons entendu dire que le logiciel QNX, déjà vendu à différents constructeurs de VE chinois, serait un excellent système à utiliser pour assurer une cybersécurité souveraine, conçue et réalisée au Canada. Comment pouvons-nous modifier notre approche afin de nous concentrer davantage sur le logiciel de ces véhicules connectés, puisque bon nombre de ces voitures sont en réalité des ordinateurs sur roues, comme nous l'avons entendu dire à de nombreuses reprises?

Cette question s'adresse à M. Fischmeister.

**Le président:** Monsieur Bains, notre temps est écoulé, mais monsieur Fischmeister, je vais vous donner 30 secondes pour répondre à cette question.

**Sebastian Fischmeister:** À mon avis, nous devrions, bien entendu, chercher à créer une économie locale solide grâce à certaines activités à valeur ajoutée du secteur automobile. Toutefois, nous ne serons pas en mesure de tout réaliser sur notre territoire; nous devrions donc être en mesure de chercher, à l'échelle internationale, les meilleurs partenaires et les meilleures ententes, tout en maintenant nos mécanismes de contrôle et d'inspection d'entrée — puisque le principe de zéro confiance s'applique — afin de nous assurer que les pièces intégrées au système canadien sont authentiques, fiables et intègres.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

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

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

Je remercie les trois témoins d'être parmi nous. Je leur suis reconnaissant de nous faire part de leurs connaissances. Nous apprécions beaucoup de choses.

Mes questions s'adresseront à M. McKinnon, de l'organisme Accélérateur: L'Alliance canadienne de chaîne d'approvisionnement des VZE.

Ma première question n'est pas en lien avec les politiques en matière de véhicule électrique, mais plutôt avec le dernier décret qu'a signé le président américain, Donald Trump, au début du mois d'avril. Ce décret vient changer la façon dont on calcule les droits de douane sur l'acier et l'aluminium contenus dans les produits. Auparavant, les droits de douane touchaient 50 % de la valeur de l'acier ou de l'aluminium. À l'heure actuelle, le président américain a dit que ce serait ramené à 25 % de la valeur globale du produit.

Depuis quelques jours, nous recevons beaucoup d'appels de petites ou moyennes entreprises et de grandes entreprises. La Fédération des chambres de commerce du Québec vient de publier un mémoire pour nous alerter à ce sujet.

Êtes-vous au courant de ce décret? Des membres de votre alliance vous ont-ils interpellés à ce sujet jusqu'à maintenant?

• (1240)

[Traduction]

**Andrew McKinnon:** Non, aucun de nos partenaires de l'alliance ne nous a soulevé cette question. Je dirais que l'imprévisibilité des politiques américaines constitue une raison de plus pour notre organisation de soutenir des mesures visant à accroître la production de matériaux ici au Canada, ainsi qu'une approche plus large et globale des chaînes d'approvisionnement en matériaux et en batteries du pays, afin d'assurer notre présence dans ces chaînes d'approvisionnement en minéraux.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** D'accord.

Ce problème prend de l'ampleur chaque jour. C'est pourquoi nous y travaillons.

J'aimerais aborder un autre sujet, soit la question de la sécurité. Il en a beaucoup été question, ici. J'aimerais connaître votre opinion.

Jusqu'à maintenant, il n'y avait pas de normes de sécurité pour les infrastructures critiques. Il y a deux semaines, la Chambre des communes a toutefois adopté le projet de loi C-8 sur la cybersécurité, qui donne au gouvernement la capacité d'imposer des normes de sécurité pour ces infrastructures.

Doit-on utiliser ce levier pour assurer que le déploiement et le développement des infrastructures critiques de l'électrification sont bien protégés, comme le recommande le professeur Fischmeister, et surtout pour ne pas manquer le bateau quant à l'électrification des transports?

[Traduction]

**Andrew McKinnon:** Je suis très reconnaissant des témoignages des autres intervenants d'aujourd'hui concernant les risques liés à la sécurité dans les chaînes d'approvisionnement en technologies critiques. Selon nous, il est impératif que les nouveaux accords visant les investissements dans les chaînes d'approvisionnement en matériaux et en minéraux critiques du Canada tiennent compte des questions de sécurité.

Nous nous réjouissons de constater que, dans le cadre de la nouvelle stratégie automobile, ces partenariats tiennent compte de nouveaux facteurs en vue de protéger la PI des technologies critiques. Nous sommes également très heureux de constater que le mandat du SCRS a été renforcé en vertu de la Loi sur l'ingérence étrangère et la protection de l'information en vue d'examiner la PI stratégique des entreprises et des chaînes d'approvisionnement.

Lorsque nous parlons d'une industrie globale des VE, nous devons également parler de l'élaboration globale des technologies propres. Nous devons établir des partenariats avec les pays qui sont à l'avant-garde de ces technologies. Nous devons apporter notre technologie et notre PI sur les marchés mondiaux, et nous devons le faire de manière à protéger les intérêts des entreprises d'ici tout en permettant un transfert efficace des technologies, de l'information et des capacités afin de renforcer ces secteurs d'activités ici également.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Vous avez dit qu'au début de la chaîne d'approvisionnement, il y a l'importance d'avoir des minéraux critiques et stratégiques.

Un autre témoin nous a dit qu'on les a, mais qu'on n'a pas la technologie pour les extraire.

Qu'avez-vous à répondre à ce genre d'argument?

[Traduction]

**Andrew McKinnon:** Je dirais qu'un certain nombre d'entreprises au Canada sont à la pointe de l'innovation au chapitre de la production et de la transformation de matériaux critiques. Par exemple, une entreprise avec laquelle nous collaborons de très près, Nano One Materials, dispose d'une usine de production à Candiac, au Québec. C'est l'une des seules entreprises au monde, en dehors de celles de la Chine, qui soit capable de produire des matériaux cathodiques au phosphate de fer lithié d'une manière que, jusqu'à présent, nous n'avions observée qu'en Chine.

Pour ce qui est des éléments de terres rares, le Conseil de recherche de la Saskatchewan mène des travaux intéressants à cet égard. Nous avons des innovateurs dans ce domaine et nous avons une très belle occasion, si nous envisageons les chaînes d'approvisionnement automobile et des VE de manière beaucoup plus large, de concevoir des technologies innovantes et de soutenir des entreprises, comme nous l'avons déjà constaté. Je suis très heureux de voir que des mesures de soutien ont déjà été mises en place.

Il ne faut pas lâcher prise. Il faut continuer.

[Français]

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

Mon temps de parole s'achève. Je vous demanderais de répondre à ma question en 30 secondes, si c'est possible.

Dans votre présentation, vous nous avez rappelé qu'il manquait certains segments dans la chaîne d'approvisionnement de l'économie d'ici.

Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails à ce sujet?

• (1245)

[Traduction]

**Andrew McKinnon:** Nous accusons encore un certain retard quant à notre capacité de transformation et de traitement des matériaux au Canada. Il y a une lacune importante.

Par exemple, pour ce qui est de la production mondiale de graphite destiné aux anodes de batteries, 90 % de la production provient encore de la Chine. Nous avons des innovateurs dans ce domaine. Nous devons les soutenir. Nous n'allons pas reprendre toute cette capacité — ce serait un objectif injuste —, mais nous devons travailler à renforcer nos points faibles et tenter de faire concurrence.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** C'est très clair.

Merci beaucoup, monsieur McKinnon.

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

[Traduction]

Chers collègues, nous allons devoir réduire le temps qui nous est alloué. Nous disposerons en fin de compte du temps prévu, mais nous allons réduire le nombre de questions.

Je cède la parole à Mme Dancho pour cinq minutes, puis à M. Ma, et nous concluons la réunion d'aujourd'hui.

La parole est à vous, madame Dancho.

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

Je pense que c'est la dernière réunion que nous tenons sur l'étude sur les véhicules électriques, et je tiens pour cette raison à réfléchir brièvement — avant de passer aux questions — à l'importance de cette étude et à ce que nous avons appris aujourd'hui et d'autres jours, tout particulièrement en ce qui concerne les répercussions potentielles profondément perturbantes de l'importation de véhicules électriques chinois de la République populaire de Chine ainsi que l'incidence possible sur notre sécurité nationale.

Nous avons entendu haut et fort aujourd'hui et à d'autres moments de l'étude que cette préoccupation est très réelle et que cette menace l'est également, or j'ai été surprise que le Parti libéral pose très peu de questions, voire pas du tout, pour en savoir davantage au sujet des répercussions possibles de cette politique sur la sécurité. Nous avons trouvé très décevant de constater le manque d'intérêt ou d'inquiétude que cela suscite.

Aujourd'hui, bien sûr, nous avons vu M. Bains chercher à discréditer M. Hinton et son témoignage. M. Hinton est un éminent chef de file au Canada au chapitre de la propriété intellectuelle, et monsieur Hinton, j'ai quelques questions pour vous et j'aimerais vous permettre de réagir à certains des commentaires qui vous ont été adressés lorsque vous n'aviez pas l'occasion d'y répondre.

Je pense que vous l'avez décrit très clairement, mais il existe manifestement une immense lacune — qui a été mentionnée au Comité et dans d'autres études — dans la capacité du Canada de préserver sa propriété intellectuelle, et cela a eu des répercussions à long terme sur notre productivité, qui est au point mort depuis 10 ans de gouvernement libéral. Nous sommes l'un des pires pays de l'OCDE pour ce qui est des fuites en matière de propriété intellectuelle. Vos observations mettent vraiment cet impact en évidence.

Je m'inquiète également comme vous du fait que le Canada est devenu — pas seulement dans le secteur automobile, mais ailleurs également — une économie de succursales. Plutôt que d'établir des entreprises de fabrication automobile canadiennes dans d'autres pays, nous laissons constamment d'autres entreprises venir s'établir ici. Même si nous accordons une grande importance aux emplois d'entreprises automobiles étrangères et en avons besoin — nous voulons qu'elles restent; nous voulons qu'elles prennent de l'expansion —, je comprends tout à fait votre argument selon lequel c'est un résultat décevant que nous n'ayons pas de fabricant automobile canadien qui peut exporter dans le monde. J'aimerais vous donner la parole pour que vous puissiez vous exprimer davantage à ce sujet.

Vous avez avancé une donnée que j'ai trouvée à la fois préoccupante et intéressante: que seulement 7 % de la valeur d'une voiture provient du travail, ce qui semble contre-intuitif. Nous avons besoin de ces emplois des entreprises automobiles étrangères, nous les voulons et nous les valorisons, mais votre point à vous, c'est que l'essentiel de la richesse pour les pays qui détiennent ces entreprises réside dans la propriété intellectuelle.

Je vous cède la parole pour que vous en disposiez comme vous l'entendez; si vous le pouvez, j'aimerais que vous approfondissiez ce point.

**James Hinton:** Oui, merci.

J'aimerais que le Canada évolue dans un monde où il suffirait simplement de fabriquer et de créer des emplois, mais ce n'est pas la réalité dans laquelle nous vivons aujourd'hui. Il est question d'actifs incorporels. Il est question de posséder la technologie ainsi que les données et les technologies de commercialisation. Se contenter de la production et de subventionner celle-ci ne seront pas des activités très performantes. Tout le monde peut le faire.

Nous devons être les propriétaires de la technologie et pouvoir la commercialiser. Même si l'on veut être les meilleurs, c'est comme si on dépensait des sommes considérables pour de nouvelles espadrilles en disant qu'on allait devenir marathonien sans jamais se lever du divan. Nous ne faisons pas partie de cette course. Il n'y a pas d'entreprises canadiennes.

Plus on investit ici — et plus on injecte de l'argent dans des entreprises étrangères —, plus la situation se détériore pour les sociétés dont M. McKinnon parle. Les sociétés canadiennes ici paient des impôts et essaient de prendre de l'expansion, alors que vous faites pencher la balance en faveur de nos concurrents les plus grands et les plus redoutables. C'est le contraire de ce que nous voulons que vous fassiez.

Les pays intelligents ne fournissent pas de subventions pour l'adoption de technologies qu'ils ne possèdent pas. C'est ce que vous faites. C'est là le problème. Vous devez enfiler vos chaussettes avant de mettre vos chaussures. À ce stade, nous mettons nos chaussettes par-dessus nos chaussures. Nous faisons tout à l'envers.

Nous devons créer une industrie et posséder une capacité industrielle, puis stimuler l'adoption et favoriser ensuite la croissance. Nous faisons le contraire. Nous construisons des murs plus hauts de manière à ce que nos concurrents nous enferment dans cette position à faible valeur ajoutée. Ce n'est pas une chose que je souhaite, mais c'est la réalité.

Je travaille avec des sociétés canadiennes novatrices, et conclure une entente sur des modalités de propriété intellectuelle avec un fabricant original de matériel afin d'en tirer de la valeur et de l'accroître est extrêmement difficile, voire impossible. C'est comme vivre dans un monde magique qui n'existe pas où il y a un gros fabricant de l'autre côté de la rue et où vous concluez un marché parce que vous êtes une petite entreprise canadienne qui se trouve juste en face.

La seule façon d'obtenir une telle entente, c'est de disposer d'une position solide en matière de propriété intellectuelle, de s'en servir comme levier, puis de s'insérer dans la chaîne de valeurs et d'y croître. Se contenter d'ajouter un grand nombre d'emplois dans plusieurs postes d'usine ici, dans le Sud-Ouest de l'Ontario... Je vais à Windsor tout le temps. Je travaillais dans la fabrication de pièces de poids lourds. Je comprends la réalité de ce domaine, et la réalité a changé.

Tout est question de propriété intellectuelle, de données, et les bailleurs de fonds publics ne jouent pas à ce jeu-là.

• (1250)

**Raquel Dancho:** Merci beaucoup. Je vous remercie de votre témoignage aujourd'hui.

**Le président:** Merci, madame Dancho.

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

**Michael Ma (Markham—Unionville, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à M. McKinnon.

Je vais faire référence à la feuille de route pour l'innovation dans la filière batterie pour le Canada publiée par votre organisation. Dans la feuille de route, votre organisation décrit « une stratégie visant à faire du Canada un leader mondial des technologies de batterie d'ici 2035 ». Comment cette feuille de route s'aligne-t-elle sur la stratégie du gouvernement du Canada en matière de véhicules électriques et sur les objectifs globaux de carboneutralité?

**Andrew McKinnon:** Notre feuille de route pour l'innovation dans la filière batterie met l'action sur la manière de positionner le Canada en tant que leader technologique dans les matériaux pour batteries et la production de matériaux pour batteries. De notre point de vue, le soutien de la production des matériaux pour batteries prévu dans le cadre du Fonds d'investissement stratégique et le Fonds souverain pour les minéraux critiques sont des moyens permettant d'augmenter le financement accordé à la chaîne d'approvisionnement ainsi que l'approvisionnement pour les producteurs de matériaux critiques au Canada. Plusieurs investissements particuliers dans des entreprises canadiennes qui sont des chefs de file dans ces domaines de production de batteries novateurs ont également été accordés.

**Michael Ma:** La feuille de route note également ceci:

L'écosystème mondial de l'innovation en matière de batteries évolue au rythme des actions stratégiques de grands pays qui souhaitent perfectionner leurs technologies et dominer le marché. Par exemple, la Chine, les États-Unis, les membres de l'Union européenne, la Corée du Sud et le Japon se sont fixé d'ambitieux objectifs de production et d'innovation en vue de faire progresser leurs propres industries des batteries.

Dans ce contexte, quelles mesures le gouvernement du Canada devrait-il prendre pour garantir la compétitivité mondiale à long terme du secteur de la technologie des batteries?

**Andrew McKinnon:** Je pense que le fait de cibler les créneaux de la production et les technologies de batteries dans lesquels le Canada peut exceller nous permettrait de devenir peut-être pas un leader, mais certainement un acteur mondial important dans la production de batteries. Nous savons que cela nécessite l'adoption d'une approche holistique qui examine la demande des consommateurs en matière de véhicules électriques, la production de batteries pour les véhicules électriques, la production de batteries et de piles pour les véhicules électriques ainsi que d'autres applications.

Il nous faut véritablement une vision holistique qui tient compte des nombreux segments et secteurs dans la chaîne d'approvisionnement des batteries, dont l'extraction minière, les industries chimiques, la fabrication finale et les ventes de véhicules.

**Michael Ma:** À ce propos, quels sont les forces ou les avantages existants que le Canada peut mettre à profit pour réussir dans le marché mondial des batteries?

**Andrew McKinnon:** Je dirais qu'il dispose d'un certain nombre de forces. Bien sûr, on ne peut pas faire fi de l'empreinte de la fabrication automobile, même si nous savons que ce domaine est dirigé par des entreprises étrangères. Il existe une occasion d'établir une base pour la production de véhicules électriques dans la fabrication automobile afin de produire un effet d'entraînement et de soutenir l'innovation dans la filière batterie.

L'innovation et la recherche constituent nos véritables forces. Au fil des ans, nous avons vu émerger, à divers endroits au Canada, des travaux de recherche novateurs sur les batteries et leur production. Il y a maintenant une plus grande reconnaissance de l'importance de ce domaine, et il nous faut donc agir et nous assurer de soutenir ces entreprises et de faire en sorte que la propriété intellectuelle se développe ici.

Je suis essentiellement d'accord avec M. Hinton pour dire que nous devons protéger la propriété canadienne et la production de matériaux pour batteries et soutenir ces entreprises.

• (1255)

**Michael Ma:** Dans la feuille de route pour l'innovation dans la filière batterie, vous avez également mentionné, en plus de votre mémoire prébudgétaire de 2025, que votre principale recommandation est que le gouvernement du Canada crée une alliance nationale des batteries afin de soutenir l'innovation et la production dans la filière batterie. Pourquoi une telle alliance est-elle nécessaire ici au Canada?

**Andrew McKinnon:** Des administrations équivalentes, comme le Japon, l'Europe et la Chine, ont adopté des approches stratégiques à long terme pour développer la production de batteries. Comme je l'ai mentionné, ce secteur nécessite une coordination entre les producteurs de minéraux, les industries chimiques et les acquéreurs finaux, comme les producteurs de véhicules, les fournisseurs d'entreposage et les industries de défense. La mise en place d'une alliance nationale des batteries a été, en Europe, au Japon, en Corée et en Chine, et ailleurs, le mécanisme permettant de coordonner la complexité de cette industrie de technologies avancées.

**Michael Ma:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Ma.

Chers collègues, cela met fin aux discussions avec le deuxième groupe de témoins. Merci beaucoup aux témoins d'avoir comparu devant nous ici aujourd'hui et d'avoir contribué à l'étude que nous avons entreprise au cours des dernières semaines.

Pour corriger ce que Mme Dancho a dit, il nous reste en fait une réunion sur les véhicules électriques.

Nous avons d'autres affaires à régler, alors nous vous laisserons partir, chers témoins. Je vous souhaite une bonne journée. Encore une fois, merci de vous être rendus disponibles pour le Comité.

Chers collègues, je m'en voudrais si je ne mentionnais pas que c'est l'anniversaire de Mme Dancho aujourd'hui. Je sais qu'elle n'aime pas les surprises, mais elle aime les cadeaux. C'est pourquoi non seulement son équipe a apporté quelques collations pour les membres plus tard, mais nous avons également fait droit à une de ses demandes en vertu de l'article 106(4) du Règlement, à laquelle nous allons maintenant lui donner l'occasion de se consacrer entièrement. Je ne peux penser à un meilleur cadeau pour notre collègue.

Madame Dancho, joyeux anniversaire. Je profite de l'occasion pour vous céder la parole afin que vous discutiez d'une question importante sur laquelle vous souhaitez attirer l'attention du Comité.

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

Bien sûr, nous traitons d'affaires très sérieuses au Comité, mais je vous remercie de vos vœux bienveillants et amusants pour mon anniversaire. Merci, c'est très gentil.

En ce qui concerne la demande en vertu de l'article 106(4) du Règlement, nous sommes saisis d'une question très sérieuse, et je suis reconnaissante de la collaboration en coulisse jusqu'ici avec le Comité pour en discuter et en faire une priorité. Ma collègue, la députée Borrelli, va l'expliquer plus en détail, mais un récent changement tarifaire a eu — d'après notre compréhension — des répercussions très profondes et préoccupantes qui ont un impact aujourd'hui. Il est vrai que, au cours des prochaines semaines et des prochains mois, celles-ci pourraient être dévastatrices pour des dizaines de milliers d'emplois et pour leur contribution considérable au PIB du pays.

Je tiens à remercier Mme Borrelli et M. Lewis, qui se joint également à nous, de leurs activités de défense exceptionnelles pour porter cette question à l'attention du Comité, ainsi que notre collègue du Bloc québécois, qui a accepté de collaborer avec nous et a signé la lettre nous permettant de déclencher une réunion d'urgence, ce que nous entreprenons maintenant.

Merci, monsieur le président. Je suis impatiente de discuter de cette question très sérieuse qui concerne cette guerre tarifaire continue. Je vous serais reconnaissante de fournir à Mme Borrelli l'occasion de prendre la parole.

**Le président:** Merci, madame Dancho.

Madame Borrelli, je vais vous céder la parole, puis je sais que M. Ste-Marie aimerait s'exprimer, tout comme M. Bardeesy. Je soupçonne — si tout se déroule comme prévu — qu'une motion sera présentée, ce qui nous donnera l'occasion de parler des prochaines mesures à prendre.

Madame Borrelli, je vous cède maintenant la parole.

**Kathy Borrelli (Windsor—Tecumseh—Lakeshore, PCC):** Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité, d'avoir pris le temps aujourd'hui de discuter de la crise émergente qui secoue l'industrie de la fabrication de moules canadienne. Elle tient à l'invocation de l'article 232 du Trade Expansion Act of 1962 visant à modifier unilatéralement la structure tarifaire sur les produits de l'acier et de l'aluminium entrant aux États-Unis.

Les modifications imposées ont changé radicalement la manière dont les droits de douane sont calculés. Dans l'un des nombreux cas dont j'ai entendu parler dans ma région, une entreprise a dit que, avant la mise en œuvre du droit de douane d'avril, elle aurait payé 1 473 \$ en droits de douane. Le lendemain de l'application du droit de douane, le même moule, évalué à environ 200 000 \$, a vu ses droits de douane associés passer à plus de 33 000 \$. Ce changement va forcer de nombreux fabricants de moules à fermer presque du jour au lendemain.

Sur ce, je propose:

Considérant que:

Les États-Unis ont invoqué l'article 232 de la Trade Expansion Act de 1962 pour modifier unilatéralement la structure tarifaire applicable aux produits en acier et en aluminium entrant sur le territoire américain;

Ces changements auraient entraîné des hausses tarifaires considérables pour les acteurs de l'industrie canadienne de la fabrication de moules;

Les répercussions s'étendent au-delà de la fabrication de moules pour toucher l'ensemble du secteur de la transformation métallurgique ainsi que les industries manufacturières de pointe qui dépendent du commerce transfrontalier; et

Cette politique menace des milliers d'emplois canadiens, les familles qu'ils font vivre et des maillons essentiels de la chaîne d'approvisionnement manufacturière nationale du Canada.

Le Comité:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, entreprend une étude d'au moins deux séances afin de défendre les intérêts des travailleurs et des contribuables canadiens en examinant les répercussions économiques et sur la chaîne d'approvisionnement de ces droits de douane et en évaluant les mesures politiques potentielles dont dispose le gouvernement du Canada;

Invite le ministre de l'Industrie, le ministre du Commerce international, des représentants de l'Association canadienne des fabricants de moules, ainsi que d'autres représentants, experts et intervenants choisis par les partis à témoigner devant le comité dans le cadre de cette étude;

Entame la première séance de cette étude au plus tard le jeudi 23 avril 2026 et, une fois l'étude commencée, lui accorde la priorité sur toutes les autres affaires; et

Fasse rapport de ses conclusions et recommandations à la Chambre.

Merci.

● (1300)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Borrelli.

Chers collègues, nous commençons maintenant une conversation sur la motion qui a été présentée.

M. Ste-Marie et M. Bardeesy souhaitent prendre la parole. Si d'autres membres aimeraient que leur nom soit ajouté à la liste, veuillez nous le dire au fur et à mesure.

J'ai deux ou trois suggestions pour que l'on puisse respecter le temps et l'horaire. Nous allons d'abord laisser place à la conversation, puis nous structurerons la discussion en conséquence.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

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

Premièrement, je souhaite un joyeux anniversaire à Mme Dancho. C'est une belle nouvelle. De plus, je tiens à remercier Mme Dancho et ses collègues de nous avoir alertés sur l'urgence de la situation et des conséquences qui découlent du plus récent décret.

Les fabricants de moules et l'industrie du moulage sont touchés. Cependant, comme l'a dit Mme Borrelli, c'est l'ensemble des entreprises qui exportent des marchandises contenant de l'acier et de l'aluminium vers les États-Unis qui sont touchées. Les Américains trouvaient que c'était trop difficile de calculer les droits de douane de 50 % sur les produits d'acier et d'aluminium. Ils ont donc décidé que, pour ces produits, ils établiraient les droits en se fondant sur 25 % de l'ensemble de la valeur.

Au moment où j'ai été interpellé par les collègues conservateurs au sujet de cette question, j'ai reçu un appel de la Corporation de développement économique de la MRC de Joliette, chez nous, qui s'occupe des petites ou moyennes entreprises et des échanges avec celles-ci. Selon ces entreprises, si ce système se maintient, elles vont fermer leurs portes.

Nous parlons de petites et moyennes entreprises qui sont en exercice depuis plusieurs générations, qui ont traversé la première vague tarifaire des États-Unis et qui ont bénéficié des investissements du gouvernement fédéral dans la dernière année. Maintenant, elles disent que ce ne sera pas suffisant et que, compte tenu de cette réalité, elles vont devoir fermer leurs portes.

Je vous donne des exemples pour illustrer ça. Un produit qui se vendait, aux États-Unis, un peu plus de 500 000 \$, était frappé de droits de douane de 40 000 \$. Depuis l'entrée en vigueur de ce décret, ces droits sont passés de 40 000 \$ à 140 000 \$. Pour un produit de 200 000 \$, il fallait payer des droits de douane s'élevant à 7 500 \$. Aujourd'hui, les droits s'élèvent à 48 900 \$, presque 50 000 \$. Elles disent qu'elles vont simplement fermer leurs portes.

Hier, j'ai interpellé les ministres en privé là-dessus. Les ministres n'étaient pas tous sensibilisés à la cause, loin de là, d'où l'importance d'avoir une rencontre d'urgence sur le sujet. Au même moment, nous avons vu dans les nouvelles que, pour les produits récréatifs de Bombardier, dont les motoneiges et les motomarines, les résultats en bourse sont en train de s'effondrer parce qu'ils sont touchés de plein fouet par ce décret.

Ce matin, nous avons reçu des communications de la Fédération des chambres de commerce du Québec. On nous dit de faire attention. On nous dit qu'il est urgent d'agir.

À la lumière des échanges que j'ai eus avec les principaux ministres concernés, je commence à réaliser toute la gravité de ce décret. Aux États-Unis aussi, les importateurs sont très inquiets. Ils disent que ça n'a pas de bon sens parce que, pour les contrats présentement signés, ce sont ces importateurs qui doivent verser les droits de douane. Toutefois, dès que les contrats sont renouvelés, nos petites ou moyennes entreprises ne sont plus concurrentielles.

Pour cette raison, j'appuie sans réserve la motion présentée ici. Je serai évidemment ouvert aux suggestions de la présidence pour la question d'orientation.

Je proposerais un amendement à cette motion qui, je l'espère, sera accueilli favorablement. Sinon, nous pourrions voter. Au premier point, on lit: « une étude d'au moins deux séances ». Je remplacerais le mot « deux » par « trois ».

Je suis convaincu que l'ensemble des collègues vont constater toute la gravité de ce plus récent décret au cours des prochains jours ou des prochaines semaines. Je pense qu'un minimum de trois séances ne sera pas de trop.

Merci, monsieur le président.

• (1305)

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

J'aimerais faire une suggestion. Je vous demanderais d'attendre quelques minutes avant de présenter officiellement cet amendement. Nous pourrions écouter ce que M. Bardeesy a à dire, sans entrer dans le débat à propos du nombre de réunions. Ensuite, vous pourrez présenter formellement votre amendement.

Cela vous convient-il? D'accord. C'est excellent, merci.

[Traduction]

C'est au tour de M. Bardeesy, suivi de M. Lewis.

Une fois que les députés auront eu l'occasion de s'exprimer, je reviendrai à M. Ste-Marie, en toute bonne foi, pour lui permettre de présenter son amendement.

Monsieur Bardeesy, allez-y.

[Français]

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

Nous voulons présenter un sous-amendement, nous aussi, qui pourra être réglé entre les partis, une fois que j'aurai fait de brefs commentaires à propos de ce dossier.

Ces problèmes sont très importants. Nous en apprenons de plus en plus sur les effets des droits de douane imposés en vertu de l'article 232 de la Trade Expansion Act des États-Unis, comme nos collègues Mme Borrelli, Mme Dancho et M. Ste-Marie l'ont dit.

[Traduction]

Nous avons eu la chance de recevoir ici plus tôt la directrice générale de l'association des fabricants de moules. Je pense que nous voudrions la revoir pour qu'elle puisse prendre plus de temps, ainsi que pour entendre d'autres personnes qui sont touchées par cette situation. L'Institut canadien de la construction en acier était ici cette semaine, et nous avons entendu certaines de ses préoccupations sur cet enjeu qui évolue rapidement.

Comme nous le savons, le gouvernement s'est montré réceptif dans le passé à ces types de délibérations d'urgence du Comité, ayant agi rapidement en réponse au travail collectif du Comité, et nous savons qu'il existe quelques outils stratégiques.

Je souhaite appuyer l'orientation de cette motion avec mes collègues du côté gouvernemental. J'ai un sous-amendement qui recommanderait le dépôt d'une réponse gouvernementale exhaustive au rapport du Comité, plutôt que de faire rapport à la Chambre.

Dans l'esprit de ce que vous demandiez plus tôt, peut-être, monsieur le président, que nous pourrions faire une courte pause.

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

Dans un souci d'équité, afin de ne pas remplacer l'amendement que M. Ste-Marie voulait proposer, je reviendrai vers vous, si vous pouvez patienter avant de présenter cet amendement.

Monsieur Lewis, vous vouliez dire quelque chose à ce sujet. Bienvenue au Comité.

**Chris Lewis (Essex, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de m'accorder quelques instants. Je serai bref.

Je commencerai en disant que j'aimerais que chaque jour à Ottawa soit l'anniversaire de Mme Dancho, parce que les choses avancent. C'est parfait.

**Des députés:** Ha, ha!

**M. Chris Lewis:** Encore une fois, monsieur le président, merci beaucoup.

C'est une étude très importante. Nous perdons littéralement une multitude d'emplois dans l'industrie partout au pays. L'Ontario est probablement le plus touché, mais le Québec suit de très près.

Nous ne pouvons pas contrôler ce que fait M. Trump, mais nous pouvons certainement imaginer des solutions à court terme pour l'industrie. J'ai travaillé sans relâche avec mes collègues pour essayer de trouver des solutions. Je suis vraiment reconnaissant de tout le travail acharné et de tous les efforts considérables qu'ils déploient.

Ce sujet me passionne, car ce sont les aliments qui se retrouvent sur la table de toutes les familles canadiennes, d'un océan à l'autre, qui sont en cause. S'il devait y avoir une étude spéciale bipartisane, une étude d'urgence, ce serait celle-ci, car elle touche chacun d'entre nous.

Je veux exprimer mon ferme appui à cette étude. Honnêtement, à titre personnel, je serais très favorable à trois jours d'étude. Je pense que c'est vraiment le minimum que nous puissions faire.

Merci, monsieur le président.

• (1310)

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

Monsieur Epp, je crois comprendre que vous aimeriez intervenir. Bienvenue au Comité.

**Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci de me donner la parole.

Je tiens à me joindre à ceux qui soulignent l'importance de cette étude, et je tiens à reconnaître le travail acharné de mes voisins et de mes collègues du Sud-Ouest de l'Ontario, M. Lewis, Mme Borrelli et M. Gill.

Comme M. Bardeesy l'a souligné, au niveau régional, il y a une forte intégration dans le domaine agricole — ce n'est pas le sujet qui nous intéresse aujourd'hui —, et dans le secteur de fabrication de moules et d'autres. Les secteurs de l'aluminium et de l'acier en aval sont également liés à la dynamique de notre étude. Les fabricants de moules ouvrent la voie et sont les plus durement touchés, et je ne dirai pas « les premiers », mais ils sont clairement touchés par cette situation.

Je ne saurais trop insister sur l'importance de cette étude. Même si, à l'échelle régionale, nous avons une si forte intégration avec le secteur automobile l'autre côté de la frontière, comme M. Ste-Marie l'a dit, cela a des répercussions sur d'autres régions du pays, et les effets en aval touchent tous les Canadiens partout dans le pays.

Merci.

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

Chers collègues, avant de revenir à M. Ste-Marie pour discuter et voter, si nécessaire, sur la question de passer de deux à trois

réunions et sur le sous-amendement que M. Bardeesy veut présenter, j'aimerais donner à tout le monde une idée de ce à quoi ressemble le calendrier, afin que nous sachions ce que nous risquons de reporter avant d'aborder la question du nombre de réunions et la disposition figurant dans la motion selon laquelle cela remplacerait tous les travaux après le 23 avril.

Lundi prochain, le 20 avril, nous tiendrons notre deuxième et dernière réunion sur l'étude de l'IA. Cela ne changera pas, car la motion précise qu'il s'agit des travaux après le 23 avril. Notre dernière réunion sur les véhicules électriques se tiendra le 23 avril. Cela ne changerait pas. La réunion actuellement prévue qui serait touchée est celle que nous avons prévue le 27 avril, soit la cinquième et dernière réunion sur l'étude de l'IA.

Je voulais que tout le monde sache ce à quoi ressemble le calendrier. Nous n'avons pas d'autres travaux prévus une fois que nous aurons terminé l'étude sur l'IA. Nous avons certaines motions sur des études proposées — y compris une de vous, madame Dancho, concernant la fraude —, mais rien que nous n'ayons prévu dans le calendrier. Le seul autre élément dont nous devons tenir compte, c'est que le ministre Solomon et ses fonctionnaires, à notre demande, ont confirmé qu'il pourrait comparaître le 4 mai.

Cela étant dit, nous pourrions peut-être envisager la nécessité d'ajouter une ou deux réunions supplémentaires dans la semaine qui suivra la réunion du 23 avril afin de tenir compte de cela. Cela dépendrait des ressources de la Chambre. Nous pourrions déplacer l'étude sur l'IA le 27 avril, ce qui nous permettrait de tenir la première réunion sur les fabricants de moules le 27 avril. La deuxième réunion se tiendrait le 30 avril; le ministre Solomon comparaitrait à la troisième.

Je tiens à ce que tout le monde sache que si nous nous en tenons au libellé de la motion dans sa forme actuelle, nous ne recevrons pas le ministre Solomon. Je ne connais pas ses disponibilités.

Je pense que nous pouvons trouver une solution, mais dans un souci de transparence et pour nous assurer que nous sommes tous sur la même longueur d'onde quant à ce que cette disposition de remplacement signifie, voilà où nous en sommes.

Madame Dancho, je crois que vous voulez en parler, je vais donc vous donner la parole. Encore une fois, si vous avez d'autres commentaires avant de passer aux amendements, j'aimerais les entendre. S'il n'y a pas d'autres commentaires, je vais passer à M. Ste-Marie.

Allez-y.

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

Si j'ai bien compris ce que nous avons dit lors de notre dernière discussion sur l'intérêt de cette étude ou de cette réunion, c'est que rien n'était prévu pour jeudi prochain, ce qui était pratique pour permettre à ceux déjà inscrits à la réunion de lundi, par exemple, de venir plutôt que d'annuler. Nous pensions commencer cette étude un jour où rien n'était prévu à ce moment-là. C'était en quelque sorte la raison pour laquelle nous avions pris cette décision, comme vous vous en souvenez peut-être, lors de notre discussion de lundi.

D'après mes calculs, si nous commençons lundi et que l'amendement visant à tenir trois réunions était adopté, cela donnerait les 23, 27 et 30, mais vous avez dit que le ministre Solomon viendrait le 4 mai.

J'ai peut-être mal compris, mais je ne vois pas très bien en quoi cette étude aurait une incidence sur la comparution du ministre si elle s'étale sur trois réunions, à la priorité sur d'autres questions et débute jeudi prochain. C'est-à-dire le jeudi 23 avril, le lundi 27 avril et le jeudi 30 avril. Après quoi, ce serait terminé, et le ministre viendrait le lundi suivant.

• (1315)

**Le président:** Je m'excuse, il y a eu un malentendu. Le jeudi où il n'y a rien de prévu actuellement est le 30, et non pas le 23. Il y a peut-être eu un malentendu à ce sujet. M. Kingston et quelques autres avaient été invités à la dernière réunion sur les véhicules électriques que nous tenons. C'est non pas le jeudi 23, mais le jeudi 30, le jour où nous avons déjà prévu des réunions.

C'est le souhait du Comité. Les témoins ont déjà été confirmés, il y a donc toujours un petit risque que les témoins qui ont donné leur accord et se sont engagés ne puissent pas revenir, mais voici ce que je propose: si nous estimons que c'est aussi urgent que ce que certains députés le disent, je propose que nous consacrons les 20 — le délai est court, mais nous allons devoir faire de notre mieux —, 23 et 27 à des réunions sur ce sujet. Nous reporterions notre dernière réunion sur les véhicules électriques et notre dernière réunion sur l'IA, et cela signifierait que nous n'aurons pas à déplacer la comparution du ministre Solomon. Autrement dit, nous allons déplacer les dernières réunions sur l'IA et sur les véhicules électriques afin de pouvoir utiliser le créneau libre et les deux salles actuellement occupées, ce qui permettra de répondre à l'urgence de cette discussion.

Nous devrions accepter deux choses. Premièrement, les témoins qui ont accepté notre invitation pourraient ne plus être disponibles — c'est la première chose —, deuxièmement, cela met une pression considérable sur la greffière et son équipe pour qu'ils préparent les témoins en vue de lundi. Je suppose que les députés autour de la table sont en contact avec les fonctionnaires de l'industrie, qui seraient prêts à annuler la plupart de leurs rendez-vous pour que cela puisse se faire lundi.

Je voudrais simplement insister auprès des députés présents autour de la table pour dire que, si nous nous mettons d'accord sur ce calendrier, vous devrez aider la greffière à s'assurer que ces témoins répondent tout de suite à leur téléphone et se rendent disponibles pour comparaître devant le Comité.

Je cherche quelques conseils.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** J'appellerai Mme Joly tout de suite après la réunion.

**Le président:** Monsieur Ste-Marie, je vois que ça fonctionne pour le Bloc québécois.

[Traduction]

Je regarde du côté des libéraux.

Avez-vous des préoccupations à cet égard?

Monsieur Bardeesy, allez-y.

**Karim Bardeesy:** Encore une fois, si nous avons adopté le sous-amendement visant à tenir trois réunions, nous aurions consacré les 20, 23 et 27 à cette étude. Qu'en serait-il du 30 avril?

**Le président:** C'est vrai. Ce serait les 20, 23 et 27. Le 30 avril serait consacré soit à la dernière réunion sur l'IA, soit à la dernière

réunion sur les véhicules électriques, que nous reportons pour nous adapter à la situation. Cette réunion aurait lieu le 30. Le ministre Solomon viendrait le 4, et nous tiendrions alors l'une des deux réunions qui restent — sur les véhicules électriques ou sur l'IA — le 7 mai.

Êtes-vous d'accord avec cela?

**Karim Bardeesy:** Oui.

**Le président:** D'accord. Il y a un consentement unanime...

**Karim Bardeesy:** J'ai un sous-amendement pour après...

**Le président:** Je sais que vous voulez présenter un sous-amendement. Le vote ne porte pas sur cela. Nous nous mettons simplement d'accord sur le calendrier.

Nous n'avons rien à changer dans la motion pour tenir compte de cela, car la disposition prévue dans la motion précise « au plus tard » le 23, et nous commençons trois jours avant cette date.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous voulez proposer un amendement.

Avant d'aller plus loin, je veux juste savoir si le fait de tenir trois réunions pose un problème.

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole.

**Karim Bardeesy:** Monsieur le président, cela ne pose pas de problème, compte tenu du calendrier que nous venons d'établir.

Je présume que nous allons adopter l'amendement de M. Ste-Marie. Dans un esprit de coopération, je veux m'assurer que nous discuterons aussi de mon sous-amendement.

**Le président:** Il n'est pas nécessaire de proposer un sous-amendement. Il s'agit d'un amendement si nous n'avons pas besoin de voter.

[Traduction]

Je regarde autour de la table. Nous venons de convenir d'un calendrier qui prévoit trois réunions. Je ne sais pas s'il est nécessaire que M. Ste-Marie présente un amendement prévoyant trois réunions si nous en avons convenu.

N'est-ce pas, monsieur Ste-Marie? D'accord, très bien.

Nous l'avons changé. Ce sera trois réunions. Nous avons le consentement unanime.

Vous pouvez maintenant présenter un amendement à la motion, monsieur Bardeesy, et je vais vous donner l'occasion de le faire.

**Karim Bardeesy:** C'est exact. Étant donné que nous établissons un calendrier et que nous avons supposé qu'un amendement n'avait pas besoin d'être mis aux voix, j'espère que cela pourra également être pris en considération.

Dois-je lire l'amendement, monsieur le président?

• (1320)

**Le président:** Oui, s'il vous plaît.

**Karim Bardeesy:** Que l'on modifie la motion en supprimant « Fasse rapport de ses conclusions et recommandations à la Chambre », et en le remplaçant par ce qui suit: « et, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au rapport ».

[Français]

En français:

et, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au rapport.

[Traduction]

Compte tenu de la coopération dont nous avons fait preuve sur ce genre de questions, cet amendement est tout à fait approprié, et je pense que c'est exactement le genre de réponse que nous attendons.

**Le président:** Monsieur Bardeesy, j'aimerais préciser un point, et si vous avez besoin d'un instant pour parler aux députés de votre équipe afin d'éclaircir les choses, je vous donnerai le temps de le faire.

Je pense que ce dont nous parlons ici, c'est d'ajouter une réponse du gouvernement, parce que, si nous supprimons la partie de la motion visant à ce que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre, le gouvernement ne pourra pas répondre à un rapport que le Comité de la Chambre n'a pas présenté. Je tiens à préciser que nous parlons non pas de supprimer ce libellé, mais d'ajouter la réponse du gouvernement.

N'est-ce pas?

**Karim Bardeesy:** Oui.

**Le président:** D'accord. Je demanderais à la greffière d'apporter les modifications officielles, mais j'aimerais faire un tour de table. Avons-nous bien saisi l'esprit de ce dont nous parlons? La greffière apportera les changements.

Nous ne supprimons rien. L'amendement de M. Bardeesy vise à ajouter que le gouvernement dépose une réponse au rapport que le Comité de la Chambre a présenté. C'est l'amendement que nous débattons actuellement.

Est-ce que c'est clair? Nous allons communiquer cela par écrit à tout le monde, mais c'est ce que nous débattons en ce moment.

[Français]

C'est maintenant au tour de M. Ste-Marie de prendre la parole, puis ce sera au tour de Mme Dancho.

Monsieur Ste-Marie, voulez-vous que Mme Dancho prenne la parole en premier?

[Traduction]

D'accord.

Madame Dancho, vous avez la parole.

Chers collègues, si quelqu'un a besoin d'un moment pour parler, je suis prêt à suspendre la séance.

Si tout va bien, vous avez la parole.

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

Cela m'inquiète quelque peu. Bien que je comprenne qu'il s'agisse d'une solution de compromis, et que je sache que le Comité sait bien travailler avec des compromis, si nous avons bien compris, cet amendement, dans les faits, accorde au gouvernement jusqu'à plus de 100 jours pour répondre, et que ce n'est qu'une fois que le gouvernement aura préparé sa réponse que nous pourrions tenir un débat à la Chambre des communes.

Cependant, si l'on considère la manière dont nous, les conservateurs, avons formulé cette motion, un débat se tiendrait bien plus tôt

à la Chambre des communes, ce qui signifie que les représentants de tous les grands partis auraient l'occasion de débattre et de poser des questions au gouvernement et aux autres partis sur les répercussions et l'ampleur des événements survenus ces dernières semaines, à la suite des modifications concernant les droits de douane apportées par l'administration américaine.

Je crains que cet amendement n'entraîne un retard important. En fait, je crois qu'il pourrait nous mener à l'automne prochain. Ce débat doit se tenir maintenant à la Chambre des communes, et nous ne sommes vraiment pas prêts à adopter des amendements qui pourraient éventuellement entraîner un retard jusqu'à l'automne.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Dancho.

Madame O'Rourke, je vois que vous aviez levé la main. Je m'excuse. Je ne sais pas exactement à quel moment vous avez levé la main.

[Français]

M. Ste-Marie m'indique que vous pouvez prendre la parole avant lui.

C'est à votre tour de prendre la parole. Merci de votre patience.

**Dominique O'Rourke:** Il n'y a pas de problème. Merci.

[Traduction]

Je salue l'approche bipartite à cet égard. Comme vous le savez, Guelph possède un important secteur manufacturier. En effet, celui-ci compte pour 16 500 emplois dans la ville. J'ai parlé ce matin au président de la Chambre de commerce.

Je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il est préférable de tenir trois réunions plutôt que deux et que nous voulons recevoir une bonne réponse, mais je pense également qu'il est très utile que le gouvernement fournisse une réponse écrite. Cela ne signifie pas que nous ne pouvons pas travailler entre les deux. En fait, je pense que le secrétaire parlementaire pour l'industrie, M. Bardeesy, vient de s'y engager.

Nous voulons tous faire tout notre possible, dans les plus brefs délais, pour aider les personnes touchées par les droits de douane injustifiés et inévitables prévus à l'article 232. Je tiens à préciser que cela touche vraiment tout le Canada et tout le Sud-Ouest de l'Ontario, et bien qu'il soit important de discuter, je suis tout à fait d'accord pour dire que cette question doit avoir priorité sur les deux autres études, qui ne sont pas aussi urgentes que celle-ci. Je pense qu'une réponse du gouvernement, pour que tout le monde puisse voir les mesures qui sont prises, est également utile.

• (1325)

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

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

Je suis très heureux que l'on ait pu débattre sereinement tous ensemble de cette motion. Il faut que toutes les personnes autour de la table et celles en ligne reconnaissent la gravité de la situation. Ça touche tous les endroits, comme Mme O'Rourke vient de l'illustrer avec l'exemple de sa circonscription.

J'aime bien que l'on puisse avoir un esprit de collaboration et de compromis, mais, ici, le fait d'accepter le sous-amendement, qui est devenu l'amendement, équivaudrait à dire que le Comité considère que le sujet n'est pas assez important pour le soumettre à la Chambre. J'ai pourtant l'impression que c'est un sujet d'actualité. C'est une urgence, et nous devons nous mobiliser.

Je comprends que le gouvernement compte ses heures concernant les travaux à la Chambre et que ça viendrait lui enlever quelques-unes, mais il faut tenir compte de la gravité de la situation.

Hier, mon chef a posé la question au premier ministre, et ce dernier n'était pas au courant du dossier.

Est-il possible de prendre quelques heures à la Chambre d'ici les prochaines semaines pour que tous les partis puissent échanger sur la situation et déterminer si c'est si grave que ça? J'aurais tendance à m'opposer à cette proposition pour que l'on puisse en débattre à la Chambre étant donné l'urgence et l'importance du sujet. Je suis cependant encore ouvert à l'idée d'écouter ce que les collègues ont à dire.

Merci.

**Le président:** D'accord. Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Chers collègues, je pense que c'est le moment idéal pour faire une petite pause. Cinq membres ont levé la main. L'ordre actuel d'intervention est le suivant: Mme Dancho, M. Falk, M. Lewis, Mme Borrelli et M. Epp.

Je pense qu'il serait utile que nous ayons une brève discussion entre nous pour voir si nous pouvons trouver une solution à l'obstacle actuel. J'ai demandé à la greffière de voir si nous pouvions trouver quelques minutes de ressources supplémentaires pour prendre le temps de discuter.

Nous sommes déjà plus ou moins d'accord sur le principe de la prochaine série de trois réunions. Nous débattons maintenant de ce que nous ferons du résultat de ces discussions. Afin de pouvoir clore cette série de discussions la semaine prochaine dans de bonnes conditions, il serait judicieux de prendre dès maintenant le temps et l'espace nécessaires pour définir, si possible, une orientation commune, afin de ne pas aborder la semaine prochaine en continuant de débattre de cette question.

Sur ce, je vais suspendre brièvement la séance, et nous serons de retour dans quelques instants.

• (1325) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1335)

**Le président:** Chers collègues, je suis toujours fier d'être le président d'un comité où deux ou trois minutes suffisent pour trouver un compromis. Je pense que chacun a fait un travail formidable en jouant le rôle qui lui incombait pour défendre les intérêts de ceux

qu'il représente, puis en présentant ces éléments au Comité afin de parvenir à une solution qui sert au mieux les intérêts des Canadiens, ce qui, après tout, est la raison pour laquelle nous sommes ici.

Monsieur Bardeesy, je crois comprendre que, au cours des discussions pendant la suspension de la séance, vous avez accepté de retirer votre amendement. J'attends votre confirmation à ce sujet.

**Karim Bardeesy:** Oui, c'est vrai. Je retirerai l'amendement.

Afin que cette étude puisse être entamée, ce qui, j'en suis conscient, mettra une certaine pression sur la greffière et les autres, pour qu'ils s'y mettent dès lundi, je voudrais procéder au vote.

**Le président:** D'un point de vue technique — et je serais surpris que je ne le l'obtienne pas —, j'ai besoin du consentement unanime pour que M. Bardeesy retire son amendement.

**Des voix:** D'accord.

(L'amendement est retiré.)

**Le président:** Très bien. Il y a consentement unanime. Encore une fois, il y a cet esprit de collaboration.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de procéder à un vote officiel sur cette question, car je suppose que nous aurons également le consentement unanime, ce que je vais vérifier. Je vois que Mme O'Rourke a levé la main. Je vais passer à elle dans un instant.

Une fois que l'on a épuisé la liste des intervenants, et je suppose que les cinq députés qui ont levé la main vont la baisser, à l'exception de Mme O'Rourke... Non, je vois qu'elle a baissé la main. Toutes les mains sont baissées, ce qui signifie que nous avons épuisé la liste des intervenants, et nous allons passer au vote.

Chers collègues, j'aimerais vous rappeler que la seule modification qui a été apportée à la version originale de la motion que Mme Borrelli a présentée il y a quelques instants est qu'il y aura désormais trois réunions. Autrement, rien n'a changé.

Sur ce, je vais faire un tour de table pour voir si quelqu'un s'oppose à l'adoption de la motion dans sa forme actuelle.

(La motion modifiée est adoptée.)

**Le président:** Nous allons considérer que la motion a été adoptée avec succès.

Nous allons commencer la première réunion sur cette étude urgente le 20, suivie par une réunion le 27 et le 30, à partir de ce moment-là, les réunions suivantes seront réintégrées au calendrier — les dernières réunions sur les véhicules électriques et sur l'IA — sans reporter la comparution du ministre Solomon.

Encore une fois, je vais insister pour que les députés prennent immédiatement contact avec la greffière afin de s'assurer que les témoins comparaissent devant le Comité la semaine prochaine.

Sur ce, la séance est levée.





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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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