



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

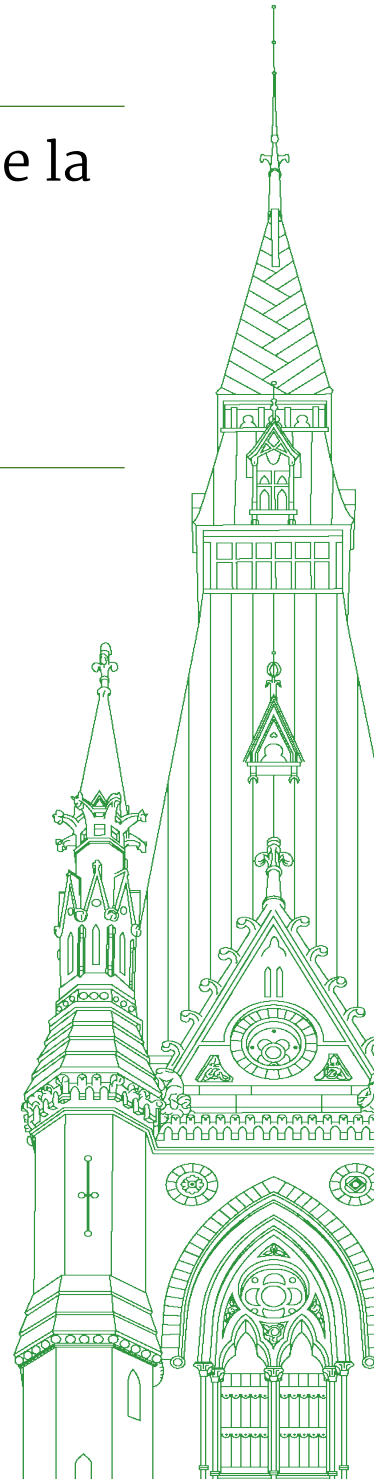
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 037**

Le lundi 4 mai 2026

---

Président : Ben Carr





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

Le lundi 4 mai 2026

• (1540)

[Français]

**Le président (Ben Carr (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.)):** Bonjour, tout le monde.

J'espère que vous avez passé une bonne fin de semaine chez vous, ou n'importe où au pays.

[Traduction]

Bienvenue au Comité permanent de l'industrie et de la technologie. Je suis ravi de vous voir tous réunis ici cet après-midi.

[Français]

Il y a quelque temps, nous avons invité la ministre Joly. Elle se joint à nous aujourd'hui. Elle est accompagnée de M. Vincent, du ministère de l'Industrie.

[Traduction]

Ils sont là pour répondre à vos questions concernant une étude que le Comité mène en ce moment.

La ministre Joly et M. Vincent seront présents pendant la première heure, puis nous assisterons à la conclusion des témoignages lors de cette dernière séance de notre étude sur les politiques du gouvernement fédéral en matière de véhicules électriques.

[Français]

Madame la ministre, vous avez la parole.

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

Bonjour à tous.

Cela me fait plaisir de vous voir.

[Traduction]

Le Canada a toujours été une nation de bâtisseurs. Depuis 158 ans, notre secteur automobile ne se contente pas de fabriquer des voitures: il permet également de bâtir des communautés, de créer des emplois intéressants, et même de concrétiser des rêves. Derrière chaque véhicule qui sort de nos chaînes de montage, il y a des travailleurs canadiens dotés de compétences exceptionnelles, des familles dont l'avenir dépend d'emplois de qualité, et des villes fières de savoir que le monde entier compte sur la qualité de ce que nous produisons.

Aujourd'hui, le secteur de l'automobile est confronté à des défis importants, mais il ne faut pas oublier que depuis 158 ans, ce même secteur a su relever des défis en tout genre avec détermination. Le gouvernement canadien a tenu bon en protégeant nos travailleurs, en soutenant nos familles, et en veillant à la prospérité de nos collectivités. C'est ce qui fait de nous ce que nous sommes. Ne vous y

trompez pas: nous allons continuer de nous battre pour protéger les droits des travailleurs canadiens.

Le Canada fait face à un moment décisif. La question qui se pose à nous est claire: comment protéger ce que nous avons bâti tout en nous positionnant pour jouer un rôle de premier plan dans l'avenir? Notre réponse est simple. Nous continuons de bâtir le Canada en défendant les droits des travailleurs canadiens, en investissant dans l'innovation, et en veillant à ce que les véhicules de demain soient conçus et fabriqués ici même, chez nous. Nous ne nous contentons pas de préserver un héritage: nous allons même renforcer cet héritage pour les générations à venir.

[Français]

Nous croyons à l'ambition. Nous croyons que le Canada peut attirer des investissements mondiaux, solidifier notre base industrielle et prendre un rôle de leadership dans la transition vers une économie plus forte et plus compétitive.

Par-dessus tout, nous croyons que le Canada ne se contente pas de réagir au changement, il le façonne. C'est pourquoi nous avons lancé la nouvelle stratégie automobile du Canada plus tôt cette année.

Cette stratégie sécurise les investissements, renforce les chaînes d'approvisionnement et nous permet de nous assurer que le Canada demeure un chef de file mondial en matière de fabrication automobile avancée. Notre stratégie automobile donne déjà des résultats.

[Traduction]

En effet, notre nouvelle stratégie automobile porte déjà ses fruits.

En février, nous avons annoncé l'octroi d'une enveloppe de près de 85 millions de dollars pour 122 projets visant à installer plus de 8 000 bornes de recharge pour véhicules électriques à travers le Canada, dans le cadre du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro.

En mars, le premier ministre Ford et moi-même avons inauguré l'usine de batteries NextStar à Windsor, en Ontario, une installation de calibre mondiale qui permettra de créer jusqu'à 2 500 emplois bien rémunérés.

En avril, nous avons annoncé un investissement de 23 millions de dollars destiné à Siemens Canada afin de développer son centre mondial de recherche et développement en technologies de fabrication basées sur l'intelligence artificielle pour la production de batteries, ici même à Oakville, au Canada. Cet investissement permettra de préserver 3 300 emplois au Canada, et de créer 90 postes à temps plein.

Aujourd'hui, la secrétaire parlementaire Rochefort vient d'annoncer un investissement de 20 millions de dollars dans Electra Battery Materials Corporation afin d'accroître la capacité de production de sa raffinerie existante à Temiskaming Shores, en Ontario, pour la fabrication de sulfate de cobalt destiné aux batteries. Cette installation sera la première raffinerie de sulfate de cobalt en Amérique du Nord. Par ailleurs, cette installation contribuera à la mise en œuvre de notre stratégie automobile en renforçant la chaîne d'approvisionnement du Canada en minéraux essentiels, et en consolidant notre leadership dans la production de batteries pour véhicules électriques. Elle permettra de créer et de maintenir plus de 160 emplois, dont 60 postes à temps plein pour des habitants du nord de l'Ontario.

Ensemble, ces investissements montrent que notre stratégie automobile ne se limite pas à la théorie, mais permet de créer de véritables emplois dans des communautés partout au pays.

Dans ce contexte, nous devons également être lucides quant aux défis immédiats auxquels sont confrontés nos travailleurs et nos collectivités, en particulier ceux qui travaillent pour General Motors. La décision prise en octobre par GM de mettre fin à la production à Ingersoll a plongé les travailleurs de l'automobile et leurs familles dans l'incertitude la plus totale. Bien entendu, nous saluons l'investissement récent de 691 millions de dollars réalisé par GM dans son usine de systèmes de propulsion de St. Catharines. Il s'agit là d'une avancée positive pour le secteur automobile canadien.

Dans le même temps, notre message est clair: nous souhaitons que l'usine CAMI d'Ingersoll reprenne sa pleine production. Nous travaillons en étroite collaboration avec le syndicat, la province et nos partenaires du secteur afin de définir une feuille de route claire pour le retour de la production à Ingersoll. Nous demeurons confiants de parvenir à une solution qui conviendra à toutes les parties.

En attendant, nous garderons toutes les options ouvertes, adopterons une approche ferme et fondée sur des principes, et continuerons à dialoguer de manière constructive. Dans le cadre de ce processus, nous avons lancé une procédure de 30 jours au titre du mécanisme officiel de règlement des différends.

• (1545)

[Français]

L'industrie automobile de chez nous est une pierre angulaire de notre économie. Elle soutient plus de 125 000 emplois directs, ainsi que des centaines de milliers d'autres dans sa chaîne d'approvisionnement, formée de grandes entreprises comme de petites ou moyennes entreprises, ou PME. Elle contribue à notre produit intérieur brut, ou PIB, à hauteur de près de 17 milliards de dollars par an.

[Traduction]

Nous avons toujours été clairs envers les entreprises étrangères: si vous investissez au Canada et créez des emplois de qualité ici, le gouvernement sera votre partenaire le plus solide. Néanmoins, si vous faites des promesses pour ensuite vous désengager, vous devrez en rendre des comptes. Il s'agit de défendre la place du Canada en tant que leader dans le secteur de la construction automobile de pointe, et non d'accepter un nivellement par le bas.

Les moyens de subsistance des travailleurs ne doivent pas servir de monnaie d'échange dans les négociations des entreprises ni dans

les jeux politiques. Il s'agit de vrais emplois, de vraies familles, et de vraies communautés.

Par ailleurs, le processus visant à protéger les travailleurs de l'automobile à Brampton et à demander des comptes à Stellantis est en cours. C'est pourquoi nous collaborons avec le gouvernement de l'Ontario et Unifor pour défendre tous nos travailleurs, et demander des comptes à Stellantis.

À tous les travailleurs du secteur automobile à travers le pays: nous vous voyons, nous vous entendons, et nous demeurons à vos côtés.

[Français]

Monsieur le président, je suis prête à répondre aux questions.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Nous allons commencer le premier tour de questions.

[Traduction]

Madame Borrelli, à vous la parole pour un maximum de six minutes, je vous prie.

**Kathy Borrelli (Windsor—Tecumseh—Lakeshore, PCC):** Madame la ministre Joly, merci de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Vous avez évoqué les familles et les travailleurs, ainsi que le soutien que nous devons leur apporter pour assurer l'avenir de notre industrie automobile. Ce matin, vous avez parlé des prêts et des programmes destinés à aider les travailleurs et les entreprises affectées par les droits de douane américains au titre de l'article 232.

Au cours des deux dernières semaines, le Comité a entendu de nombreux témoins de la circonscription que je représente, Windsor—Tecumseh—Lakeshore, ainsi que des invités provenant de différentes régions de l'Ontario et du Québec. Tous ont évoqué les répercussions des droits de douane américains sur leurs entreprises. Leurs témoignages ont clairement montré que la seule chose qui pourrait les aider serait la conclusion d'un accord tarifaire satisfaisant avec l'administration américaine.

J'ai recueilli de nombreux témoignages, si vous souhaitez les entendre. Beaucoup d'entre eux ont affirmé que les prêts ne leur seraient d'aucune aide. Les droits de douane rendent leur activité totalement non rentable. S'ils acceptaient ces prêts, ils ne feraient que repousser le problème, car ils ne seraient pas en mesure de les rembourser.

Bref, envisagez-vous de leur apporter d'autres formes de soutien à l'avenir?

• (1550)

**L'hon. Mélanie Joly:** Avant tout, je tiens à dire que je suis d'accord avec vous: nous devons nous battre pour nos travailleurs. Qu'il s'agisse de nos travailleurs dans les secteurs de l'automobile, de la sidérurgie, de l'aluminium ou du cuivre, ils sont tous affectés par les droits de douane.

En effet, nous sommes en pourparlers avec les États-Unis. Nous nous efforcerons d'obtenir un accord favorable aux Canadiens, mais nous n'accepterons pas n'importe quel accord. Cela dit, nous pensons qu'il y a beaucoup de choses sur lesquelles nous avons le contrôle. Nous ne pouvons pas contrôler ce qui se passe à la Maison-Blanche, mais nous pouvons contrôler ce que nous faisons ici, chez nous.

Voilà donc pourquoi nous avons annoncé aujourd'hui de nouvelles mesures de soutien, d'un montant total de 1,5 milliard de dollars. Il s'agit de prêts issus du programme d'un milliard de dollars mis en place par la BDC. Les prêts sont sans intérêt pendant la première année, puis seront assortis de taux d'intérêt très faibles pour les deuxième et troisième années. Par ailleurs, pendant toute la période de trois ans, seuls les intérêts devront être payés. Cette excellente mesure d'aide s'adresse aux grandes entreprises, car les prêts seront d'un montant compris entre 5 et 50 millions de dollars.

Les petites entreprises peuvent compter sur les agences de développement régional. Dans votre région, il y a bien sûr FedDev, qui joue un rôle essentiel. Ces prêts comprennent jusqu'à 1 million de dollars de subventions non remboursables. Ils visent essentiellement à soutenir les petites et moyennes entreprises.

Nous devons agir sur les deux fronts. Nous devons continuer de dialoguer avec l'administration américaine, et collaborer avec nos constructeurs automobiles pour nous assurer qu'ils défendent nos intérêts à Washington. Parallèlement, nous devons apporter notre soutien aux entreprises canadiennes, qui doivent être en mesure de s'adapter, voire se réorienter.

**Kathy Borrelli:** Je rappelle d'ailleurs que FedDev propose jusqu'à 1 million de dollars de prêts-subventions.

**L'hon. Mélanie Joly:** Oui. Nous pouvons vous fournir tous les renseignements nécessaires afin que vous puissiez les transmettre aux chefs d'entreprises concernées.

**Kathy Borrelli:** Je vous remercie. Comme il s'agit de renseignements très récents, j'ai eu du mal à en obtenir tous les détails.

Si l'on prend l'exemple de certaines de nos entreprises de taille moyenne spécialisées dans l'outillage et la fabrication de moules... Rappelons-nous que ces secteurs sont essentiels à l'industrie automobile. Certaines de nos entreprises, considérées comme de taille moyenne, épuiseront ce prêt remboursable de 1 million de dollars en un mois et demi, voire deux mois.

Le gouvernement s'engage-t-il à rendre tous ces prêts remboursables, comme il l'a fait pendant la pandémie?

**L'hon. Mélanie Joly:** Quand on examine les propositions des agences de développement régional, on constate qu'il s'agit en fait d'un programme similaire. Celui que nous proposons par l'intermédiaire de la BDC offre des conditions très avantageuses, qui avaient été mises en place lors de l'application des droits de douane au titre de l'article 232 sous la première administration Trump.

Nous nous adapterons au fur et à mesure que les événements se dérouleront. Je pense que cela a été bien accueilli aujourd'hui. J'ai reçu de nombreux commentaires de toutes sortes... L'Association canadienne des producteurs d'acier a déclaré que c'était très favorable, tout comme les organisations régionales de l'Ontario et du Québec, ainsi que la Chambre de commerce de l'Ontario. J'ai également eu des retours de différents PDG, qu'il s'agisse de petites ou de grandes entreprises...

**Kathy Borrelli:** Je vous remercie, madame la ministre.

J'ai également discuté avec de nombreux chefs d'entreprise de ma région. Ils ne pensent vraiment pas, en toute honnêteté, que cela leur sera profitable, ni à court terme ni à long terme. Ils espèrent en fait bénéficier d'un allègement des droits de douane, car ils estiment qu'il s'agit de la seule solution réellement efficace.

**Le président:** Vous disposez de 15 secondes, madame la ministre. Je vous donne la possibilité de répondre.

**L'hon. Mélanie Joly:** Nous pouvons travailler ensemble pour veiller à mieux informer les chefs d'entreprises des solutions proposées par le gouvernement, car il est évident que la circulation de l'information est indispensable. Je suis persuadée que nous pourrions convaincre les chefs d'entreprise du bien-fondé de nos solutions.

En même temps, nous sommes tout à fait ouverts à étudier différentes options, et je me réjouis de travailler avec vous sur ce dossier particulièrement important.

**Le président:** Je vous remercie, madame Borrelli.

[Français]

Monsieur Ntumba, vous avez la parole.

**Bienvenu-Olivier Ntumba (Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, madame la ministre.

L'effet des droits de douane américains se fait sentir au Québec et ailleurs au Canada. Chez nous, au Québec, le secteur de l'aluminium et de la transformation des métaux est au cœur de l'économie de régions comme la mienne, soit Mont-Saint-Bruno—L'Acadie.

Dans ce contexte, comment le plan annoncé aujourd'hui tiendra-t-il compte des réalités propres aux régions, en particulier celles du Québec?

De quelle manière votre ministère entend-il collaborer avec le gouvernement du Québec afin de maximiser les retombées économiques dans les régions les plus touchées?

● (1555)

**L'hon. Mélanie Joly:** Nous réagissons aux mesures de la Maison-Blanche au fur et à mesure qu'elle les prend. Donc, l'annonce d'aujourd'hui fait suite à une série de mesures qui étaient déjà en place. D'abord, nous avons déjà mis en place des contre-mesures tarifaires de 25 % sur l'acier américain. Ensuite, nous avons déjà resserré les règles à la frontière pour les importateurs d'acier, ici, au Canada, qui ne respectaient pas les règles. Nous avons déjà également aidé les différentes entreprises par l'entremise de nos agences de développement économique régional. Puis, nous avons déjà créé un fonds de 5 milliards de dollars pour aider les entreprises. Aujourd'hui, nous ajoutons 1,5 milliard de dollars pour venir en aide à des secteurs touchés, comme ceux de l'acier, de l'aluminium et du cuivre. Nous sommes aussi prêts à avoir une conversation sur tout ce qui est lié à la forêt et au bois d'œuvre.

Bref, cet argent est distribué par la Banque de développement du Canada, à de petites ou moyennes entreprises, mais ce sont quand même des prêts extrêmement favorables de 5 à 50 millions de dollars. Ce sont des prêts sans intérêt, essentiellement, pour la première année. Ensuite, il y a un taux d'intérêt très faible pour la deuxième et la troisième année. Tout au long du terme, il n'y a que les intérêts à payer, essentiellement. Il n'y a donc rien à payer la première année et, ensuite, le taux d'intérêt est très faible pour la deuxième et la troisième année. À la fin du terme, un remboursement est exigé, mais, dans trois ans, nous serons dans un autre monde. Nous verrons où nous en sommes à ce moment-là.

Nous voulions offrir de la prévisibilité aux entreprises pour qu'elles puissent planifier leurs activités, malgré un monde en changement constant. En parallèle, les agences de développement économique régional auront aussi du financement. Il y aura certainement du soutien dans Mont-Saint-Bruno—L'Acadie, par l'entremise de Développement économique Canada pour les régions du Québec, ou DEC, dont j'ai la responsabilité. Alors, cela me fera plaisir de travailler avec vous, cher collègue.

**Bienvenu-Olivier Ntumba:** J'aimerais poser une dernière question avant de passer la parole à ma collègue Mme Acan.

Comment comptez-vous répartir cela sur tout le territoire canadien, en dehors des entreprises de transformation des métaux?

**L'hon. Mélanie Joly:** La BDC travaille partout au pays, mais surtout dans les centres urbains, comme on le sait. C'est pourquoi nous travaillons avec toutes les agences de développement économique régional: Développement économique Canada pour les régions du Québec, ou DEC; l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, ou FedDev Ontario; l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, ou APECA; Développement économique Canada pour les Prairies, ou PrairiesCan; Développement économique Canada pour le Pacifique, ou PacificCan; et l'Agence canadienne de développement économique du Nord, ou CanNor.

La répartition des sommes va être annoncée sous peu.

**Bienvenu-Olivier Ntumba:** Merci.

[Traduction]

**Sima Acan (Oakville-Ouest, Lib.):** Madame la ministre, merci beaucoup pour votre soutien constant à nos industries, notamment à Siemens à Oakville. J'ai été ravi de vous voir ce matin lorsque vous avez annoncé le programme de prêts de 1 milliard de dollars mis en place par la BDC en faveur des industries de l'acier, de l'aluminium et du cuivre, afin de soutenir nos entreprises face aux perturbations liées aux droits de douane.

Je fais partie du groupe de travail sur l'automobile, aux côtés de ma collègue, Mme O'Rourke. Nous avons eu de nombreuses occasions de rencontrer les représentants d'organisations sectorielles, de syndicats, ainsi que des principaux équipementiers présents au Canada. Le message que j'entends revient sans cesse: ils saluent l'orientation prise par le gouvernement avec l'abrogation de l'obligation d'adopter les véhicules électriques, le rétablissement des incitatifs fédéraux à l'achat, ainsi que les différents investissements annoncés. Bref, les représentants avec lesquels je me suis entretenue sont tous plutôt satisfaits.

La circonscription que je représente, Oakville-Ouest, compte un nombre important de travailleurs de l'automobile employés par Ford Oakville et par d'autres grands équipementiers. Ces travailleurs se réveillent chaque matin en sachant que ce qui se décide à l'échelle fédérale risque d'avoir des répercussions directes sur leurs familles. Bref, ils sont tout à fait conscients de la gravité des enjeux actuels.

Récemment, GM a annoncé un investissement de 691 millions de dollars à St. Catharines, qui vient s'ajouter à celui de 50 millions de dollars récemment annoncés à Oshawa pour ses activités d'emboutissage. Je rappelle également que Statistique Canada a fait état d'une hausse de 47 % des ventes de véhicules zéro émission pour le seul mois de février. Par ailleurs, Toyota et Honda continuent d'investir dans leurs installations de fabrication au Canada.

Madame la ministre, dans un contexte mondial marqué par des pressions commerciales et une incertitude sans précédent, de quelle manière la nouvelle stratégie automobile du gouvernement a-t-elle réussi à restaurer la confiance chez les acteurs de ce secteur industriel? Que nous apprend le succès de cette stratégie sur la direction que prend le Canada dans son ensemble?

**L'hon. Mélanie Joly:** Il y a deux éléments à prendre en compte lorsqu'on examine le contexte du secteur automobile, non seulement au Canada, mais aussi à l'échelle mondiale. Tout d'abord, il y a l'enjeu des répercussions des droits de douane imposés par les États-Unis. Au Canada, nous sommes en pleine guerre commerciale avec nos voisins du Sud. Notre secteur automobile est soumis à des droits de douane de 25 %, mais en raison des règles d'origine de l'ALÉNA, le taux effectif se situe en réalité autour de 12,5 %. C'est un élément dont nous devons tenir compte. L'autre élément à prendre en compte est que de nombreux investissements ont été réalisés à travers le monde dans l'électrification. Les capitaux sont orientés vers l'électrification. Une véritable révolution industrielle est en cours dans le secteur automobile. Pendant longtemps, l'Amérique du Nord a été à la pointe de ces nouvelles technologies, et nous devons veiller à ce que cela reste le cas.

Voilà pourquoi notre stratégie nationale de l'automobile poursuit deux grands objectifs. Le premier objectif est de soutenir la production automobile au Canada. Le second objectif est de veiller à ce que nous puissions miser davantage sur l'électrification et adopter ces nouvelles technologies afin de garantir que l'usine de votre circonscription, à Oakville, qui fait actuellement l'objet d'une importante modernisation, puisse fabriquer les meilleures automobiles au monde.

On le constate notamment chez Honda et Toyota, qui ont récemment augmenté leur production. Ces deux fabricants représentent désormais plus de 75 % de la production automobile totale au Canada. Le premier ministre Ford et moi-même étions à Windsor, dans la circonscription de Mme Borrelli, pour inaugurer une nouvelle usine de batteries NextStar. Il y a deux semaines, j'étais en Allemagne pour rencontrer des représentants de Volkswagen. Ce fabricant s'apprête à ouvrir une importante usine à St. Thomas, ce qui va créer des milliers d'emplois.

Nous devons continuer de défendre nos travailleurs de l'automobile et plaider leur cause à Washington. Dans le même temps, nous devons garder les yeux ouverts et adopter les nouvelles technologies qui se développent partout dans le monde.

● (1600)

**Sima Acan:** Merci beaucoup, madame la ministre.

**Le président:** Je vous remercie, madame Acan.

[Français]

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

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

Madame la ministre, monsieur le sous-ministre, bonjour.

D'abord, j'aimerais demander deux choses à M. Vincent.

Premièrement, si vous pouviez transmettre au Comité le total des sommes versées à ce jour pour la filière batterie, nous vous en serions reconnaissants.

Ma deuxième demande est en lien avec le décret dont il a été question ici. Pouvez-vous nous donner le nombre de PME et d'emplois, par région et par secteur, qui sont touchés par ce nouveau décret? Combien d'entreprises vont payer ces droits de douane de 25 %?

Je m'explique. On s'est basé sur une étude de l'Université de Calgary, sur laquelle même Mme Karina Gould s'était appuyée, pour dire que 55 % des exportations du Québec étaient touchées par cette mesure. Or, en fin de semaine, *Le Devoir* nous a appris que Desjardins avait fait une étude, qui n'est pas publiée, qui indique que ce serait plutôt le quart des exportations du Québec qui seraient visées.

Alors, je vous serais reconnaissant de nous fournir des chiffres sur lesquels nous pouvons nous baser.

**L'hon. Mélanie Joly:** Permettez-moi de répondre à ça.

Nous allons pouvoir vous donner ces chiffres sans problème, bien entendu. Cela dit, je vous dirais que différentes études ont aussi été faites au sein du gouvernement, et nous travaillons aussi avec Statistique Canada. Alors, nous allons vous donner ce que nous avons pour l'instant, mais nous sommes encore en train d'évaluer les répercussions des droits de douane selon cette nouvelle interprétation, parce que c'est surtout basé sur les entreprises qui lèvent la main elles-mêmes pour dire qu'elles sont touchées.

Monsieur Vincent, voudriez-vous ajouter des commentaires?

[Traduction]

**Charles Vincent (sous-ministre adjoint principal, Secteur de l'industrie, ministère de l'Industrie):** Non, pas pour l'instant, mais nous nous ferons un plaisir d'y revenir.

[Français]

Nous avons des chiffres que nous pouvons vous donner à ce sujet. Comme la ministre l'a dit, c'est important d'avoir des chiffres, mais nous allons nous assurer qu'ils sont exacts.

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

J'aimerais poser une question sur les répercussions du décret.

Nous avons fait une étude d'urgence, pendant quelques rencontres, pour recevoir des représentants des PME et connaître la situation qu'elles vivent. La plupart d'entre elles n'étaient pas touchées par les droits de douane de 50 % sur les composants en acier et en aluminium. Cependant, le décret qui est entré en vigueur le 6 avril impose des droits de douane de 25 % sur l'ensemble de la valeur. Elles nous disent qu'avec ça, elles ne sont plus capables d'exporter aux États-Unis.

Tous les regroupements d'entreprises nous ont dit qu'on ne pouvait pas leur offrir des prêts comme mesure d'aide, parce que les entreprises sont déjà super endettées, notamment en raison de la pandémie et de l'inflation. Même l'Initiative régionale de réponse tarifaire est insuffisante. C'est un super programme pour augmenter la productivité, mais les PME qui y ont eu recours ont dû elles-mêmes s'endetter pour acheter une nouvelle machine. De plus, elles nous ont dit qu'elles ne pouvaient pas s'en servir une fois qu'elle était entrée en fonction, puisqu'elles ne pouvaient plus exporter aux États-Unis.

Pendant la période des questions, votre collègue M. LeBlanc a dit qu'il ne fermait pas la porte et qu'on en ferait plus s'il fallait en faire plus.

Êtes-vous d'accord sur cette position?

• (1605)

**L'hon. Mélanie Joly:** Oui, absolument.

Premièrement, les différents regroupements d'entrepreneurs au pays, comme les chambres de commerce, nous avaient demandé de relancer l'Initiative régionale de réponse tarifaire, ou IRRT. Nous l'avons étendue au bois d'œuvre, à tout ce qui touche la forêt et à tout ce qui touche le cuivre. Bien entendu, ça touche encore l'acier et l'aluminium. Dans le cadre de ce programme, on offre des prêts non remboursables, c'est-à-dire des subventions, aux entreprises qui font des investissements pour acquérir de l'équipement, ce qu'on appelle des dépenses en capital.

Nous essayons d'aider les entreprises en diminuant cette dépendance envers les États-Unis. Je comprends que ce n'est pas une méthode facile. Je sais que c'est difficile et que c'est un changement de modèle d'affaires pour plusieurs entrepreneurs. Ça vient certainement avec des risques, mais notre objectif est de les aider à prendre ce risque, parce que nous ne pouvons pas encore nous retrouver en situation de dépendance par rapport au marché américain. Nous développons de nouveaux marchés. Notre objectif est de créer un marché intérieur, y compris dans les différentes provinces, pour augmenter la demande.

Cela dit, pour les plus grandes entreprises, nous offrons un programme, par l'entremise de la BDC, semblable à celui qui était offert pendant la pandémie. Ce programme a été très apprécié, à l'époque. Nous le ramenons parce que nous pensons que c'est la façon d'aider les entreprises, étant donné les circonstances extraordinaires. Dans des circonstances extraordinaires, ça prend des mesures extraordinaires.

**Gabriel Ste-Marie:** Merci de la réponse.

Ce sont souvent des PME qui exportent aux États-Unis. Elles s'inquiètent du temps que ça va prendre pour avoir des contrats sur le marché intérieur ou pour trouver d'autres partenaires. En ce moment, il manque de main-d'œuvre spécialisée, qu'il s'agisse de soudeurs, d'opérateurs ou de machinistes. Alors, si les entreprises ne les paient plus, ces personnes vont aller ailleurs, puis elles ne pourront plus revenir en arrière.

Le programme de soutien pour la modernisation de l'équipement et tout ça, c'est super bon pour augmenter la productivité des entreprises, mais l'urgence est à très court terme. On parle de la semaine prochaine et du mois prochain. Des entreprises ont peur de ne pas pouvoir se rendre jusqu'en juillet, par exemple, parce qu'elles viennent de perdre 60 % de leur chiffre d'affaires.

**L'hon. Mélanie Joly:** Je comprends, et c'est pour ça que le programme de la BDC offre aussi des liquidités. Donc, c'est de l'argent pour...

**Gabriel Ste-Marie:** Cependant, c'est destiné aux grandes entreprises.

**L'hon. Mélanie Joly:** En fait, ça va quand même de 5 millions de dollars à...

**Gabriel Ste-Marie:** Je crois que c'est plutôt 2 millions de dollars.

**L'hon. Mélanie Joly:** Vous avez raison, c'est 2 millions de dollars. Pardon. Ça va de 2 à 50 millions de dollars, mais l'entreprise doit avoir des revenus d'au moins 5 millions de dollars. Compte tenu de ce revenu, on ne parle quand même pas d'une très grande entreprise non plus. Ensuite, il faut aussi qu'elle ait perdu environ 20 % de ses revenus à cause des droits de douane.

Alors, nous allons regarder comment ça va se passer. C'est la première fois que nous allons aussi loin. Les conditions n'étaient pas les mêmes pour le secteur du bois d'œuvre, mais nous sommes prêts à travailler pour que les mêmes conditions s'appliquent à celui-ci. Comme vous pouvez le voir, le gouvernement va une étape plus loin dans sa réponse tarifaire, parce que nous savons qu'il y a un cumul d'événements, dont l'augmentation des droits de douane, le fait qu'il y a une nouvelle interprétation, et ainsi de suite.

Par ailleurs, nous avons travaillé très fort pour amener de la visibilité. C'est un prêt de trois ans. La première année, il n'y a rien à payer. Dans trois ans, différentes choses vont s'être passées aux États-Unis, et nous verrons ce qui va se passer. D'ici là, on gagne du temps, mais il faut vraiment que les entreprises puissent travailler à réduire leur dépendance, parce qu'on ne peut pas juste être en attente. C'est une stratégie qui met l'accent sur la nostalgie, et la nostalgie n'est pas une stratégie.

**Gabriel Ste-Marie:** Merci.

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

[Traduction]

Madame Dancho, à vous la parole pour un maximum de cinq minutes, je vous prie.

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

Je vous remercie, madame la ministre, d'être avec nous aujourd'hui.

En septembre 2024, alors que vous étiez ministre des Affaires étrangères, vous avez imposé un droit de douane de 100 % sur les véhicules électriques chinois. Vous aviez qualifié cette mesure de « décret sur la surtaxe sur les véhicules électriques », car « l'augmentation des importations de véhicules électriques chinois risque de nuire à la croissance et au développement de l'industrie canadienne des véhicules électriques » et d'autres véhicules comparables. C'est ce que vous aviez déclaré dans la Gazette.

Comme vous le savez, 15 mois plus tard, en janvier 2026, vous avez conclu un accord avec la Chine pour permettre l'importation au Canada de 49 000 véhicules électriques chinois à un taux de droits de douane nettement inférieur. En lisant cela, je me dis que vous avez conclu avec la Chine un accord qui porte directement atteinte à l'industrie automobile canadienne. Ce sont là vos propres mots, tirés de votre évaluation de septembre 2024.

Cela m'inquiète beaucoup, et j'essaie simplement de comprendre pourquoi ce n'est pas votre cas, madame la ministre.

• (1610)

**L'hon. Mélanie Joly:** Beaucoup d'événements se sont passés depuis le début de la guerre commerciale. Notre marché nord-américain a été perturbé par des droits de douane de 25 %. Dans ces circonstances, qu'avons-nous fait? Nous nous sommes assurés de pouvoir conclure un accord avantageux...

**Raquel Dancho:** Je vais juste poser une question complémentaire à ce sujet. Je ne comprends pas très bien comment...

**L'hon. Mélanie Joly:** Je vais juste terminer ma réponse.

**Le président:** Chers collègues, c'est ce qui s'est passé la dernière fois, je propose donc que nous procédions de la même manière, ce qui, je pense, a bien fonctionné. Je ne vais pas vous faire perdre de temps, madame Dancho, afin de permettre à la ministre de répondre dans une mesure similaire à celle de votre question. Il en ira de même dans l'autre sens. Ce n'est pas une course contre la montre, car l'objectif de cette séance est de mener une discussion approfondie.

Madame la ministre, je vais vous accorder une vingtaine de secondes pour répondre.

Madame Dancho, j'ai mis le chronomètre sur pause et je ne le relancerai pas avant que la ministre ait terminé.

**L'hon. Mélanie Joly:** Pour terminer ma réponse, nous avons pu conclure un accord [*inaudible*] avec la Chine afin de nous assurer que nos agriculteurs, y compris ceux de la circonscription de M. Falk, pourront continuer d'exporter leur canola vers la Chine. De plus, nos pêcheurs du Canada atlantique pourront exporter leur produit vers la Chine en échange d'un petit contingent — 2,6 % — de véhicules électriques en provenance de la Chine. C'est semblable au contingent de véhicules de 2023.

**Raquel Dancho:** Merci, madame la ministre.

En réalité, ce n'est pas négligeable lorsqu'on compare ce chiffre au nombre total de véhicules électriques vendus en 2023. C'est loin d'être un petit contingent. En fait, cela représente une proportion assez importante des véhicules électriques vendus au Canada avant l'imposition de ces droits de douane.

Vous avez dit que leur importation exercerait « une pression à la baisse injustifiée sur les prix, mettant ainsi en péril la rentabilité des producteurs canadiens » et réduirait le choix en évinçant d'autres importations. Encore une fois, je ne vois pas en quoi c'est bon pour la concurrence au Canada lorsqu'on importe des véhicules fortement subventionnés avec lesquels nous ne pouvons pas espérer rivaliser. En quoi cela aide-t-il notre secteur de l'automobile?

**L'hon. Mélanie Joly:** Quand on y regarde de plus près, les voitures importées sont principalement des Tesla, des Polestar — une marque détenue par Volvo — et des Ford. C'est la réalité, parce que les équipementiers occidentaux, c'est-à-dire les constructeurs automobiles occidentaux, participent eux aussi à des coentreprises et fabriquent des voitures en Chine. C'est le cas partout dans le monde.

Nous avons pu limiter le nombre de véhicules en échange d'un soutien à nos agriculteurs et à nos pêcheurs. En même temps...

**Raquel Dancho:** Merci, madame la ministre.

**L'hon. Mélanie Joly:** Je vais terminer ma phrase.

Nous avons établi des conditions claires afin que les constructeurs automobiles chinois créent des coentreprises avec des constructeurs automobiles canadiens pour essentiellement fabriquer des voitures au Canada.

**Raquel Dancho:** Encore une fois, il y a un an et demi, vous affirmiez, noir sur blanc, que cela allait nuire au secteur canadien de l'automobile, et voilà qu'aujourd'hui, vous vous apprêtez à en importer près de 50 000 par année.

Je tiens également à souligner que les Américains ont récemment lancé une enquête au titre de l'article 301 pour examiner l'incapacité du Canada et d'autres pays à faire respecter les lois contre le travail forcé. Je suis sûre que vous connaissez bien les préoccupations liées au travail forcé. C'est d'ailleurs votre gouvernement qui a adopté une loi pour lutter contre le travail forcé. Or, d'après certains témoignages entendus devant ce comité et ailleurs, la production de l'aluminium, par exemple, repose sur le travail forcé des Ouïghours. Je suis très préoccupée — et je sais que d'autres le sont aussi — par le risque que cette situation compromette nos négociations commerciales avec les Américains. Partagez-vous cette inquiétude?

**L'hon. Mélanie Joly:** Nous avons des lois applicables en matière de lutte contre le travail forcé. Nous avons tout un processus réglementaire. Un projet de loi d'initiative parlementaire, adopté il y a quelques années, s'applique en l'espèce, et nous comptons nous y conformer.

**Raquel Dancho:** Il semble que les Ouïghours soient soumis au travail forcé. Ce sont donc des véhicules issus du travail forcé que vous acceptez d'importer au Canada. En fait, c'était l'un des arguments que vous invoquiez il y a 15 mois pour justifier votre refus d'aller de l'avant.

Je me contenterai de citer Margaret McCuaig-Johnston, qui a déclaré: « Les Canadiens ne veulent pas conduire des voitures fabriquées par des esclaves. » Êtes-vous d'accord?

**L'hon. Mélanie Joly:** Bien sûr.

**Raquel Dancho:** Alors pourquoi autorisez-vous l'importation de 49 000 voitures qui pourraient être en partie fabriquées par des esclaves modernes?

**L'hon. Mélanie Joly:** Tout d'abord, en ce qui concerne le travail forcé, nous traiterons cette question par voie législative, un point c'est tout. Mon collègue chargé de la Sécurité publique supervise l'Agence des services frontaliers du Canada, et celle-ci doit d'abord faire son travail.

Ensuite, en ce qui a trait à la protection de nos travailleurs de l'automobile — car je crois que c'est là que vous voulez en venir —, cet accord les protège en imposant trois conditions à toute coentreprise avec des constructeurs automobiles chinois: premièrement, le respect des normes du travail; deuxièmement, la protection de nos chaînes d'approvisionnement locales; et troisièmement, la sécurité intégrale des logiciels.

Nous avons adopté une approche très globale qui permettra de protéger nos travailleurs de l'automobile, tout en faisant entrer des technologies de pointe. Par ailleurs, nous voulons des prix abordables. Je sais que le Parti conservateur, tout comme le Parti libéral et le Bloc québécois... Nous sommes tous en faveur de l'abordabilité. Ces voitures seront abordables.

• (1615)

**Raquel Dancho:** J'espère que vous avez raison, car, comme vous le savez, les Américains ont menacé d'imposer des droits de douane de 25 % sur toutes les marchandises s'ils constatent qu'un pays comme le nôtre importe des produits issus du travail forcé...

**L'hon. Mélanie Joly:** Non, je pense qu'en ce qui concerne les Américains, chère collègue, nous n'avons pas besoin de...

**Raquel Dancho:** Nous craignons vraiment que ces mesures viennent aggraver la situation, mais je vais passer à ma dernière question, si vous me le permettez.

Pour ce qui est des préoccupations en matière de sécurité, vous n'êtes pas sans savoir que les véhicules électriques, entre autres, peuvent recueillir une grande quantité de données, comme nos coordonnées GPS. Ils se synchronisent avec nos téléphones. Êtes-vous à l'aise avec l'idée que le gouvernement chinois puisse avoir accès à ce type d'information, disons, si c'était vous qui conduisiez un de ces véhicules?

**L'hon. Mélanie Joly:** En ce qui a trait à la sécurité des logiciels, mon collègue, le ministre des Transports, travaille à l'élaboration d'un cadre réglementaire visant à protéger les données des personnes à bord de leur voiture. Je ne manquerai pas de collaborer avec lui pour améliorer ce cadre réglementaire et protéger les Canadiens, en plus de...

**Raquel Dancho:** Oui, mais il faut le faire avant l'importation de ces véhicules.

**L'hon. Mélanie Joly:** Je voulais simplement répondre à la question concernant les menaces que les Américains font peser sur nos travailleurs de l'automobile. Nous ne les accepterons pas et nous ne nous laisserons pas intimider, point barre.

**Raquel Dancho:** Il ne s'agit pas seulement de nos travailleurs de l'automobile, mais bien de l'ensemble de nos produits.

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

Monsieur Bains, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Merci, madame la ministre, de votre présence parmi nous aujourd'hui et de tout le travail que vous faites en cette période difficile marquée par une guerre commerciale.

Ma question porte sur l'aluminium. Comme vous le savez, c'est un produit très important pour la Colombie-Britannique, ma province, et pour les entreprises manufacturières. Il s'agit d'un intrant essentiel pour l'aérospatiale, la construction navale et, bien sûr, le programme de drones qui sera mis en œuvre à Richmond, en Colombie-Britannique, dès le mois prochain.

Pouvez-vous nous en dire plus sur la façon dont notre nouvelle politique « Achetez canadien » peut soutenir l'intégration de l'aluminium en Colombie-Britannique, non seulement pour les grands projets, mais aussi pour les secteurs essentiels que j'ai mentionnés?

**L'hon. Mélanie Joly:** Je pense que nous pouvons être extrêmement fiers du travail accompli par les travailleurs de l'aluminium à Kitimat, en Colombie-Britannique. Les infrastructures de Rio Tinto sont exceptionnelles et, je dois le dire, d'une importance cruciale pour toute la côte Ouest de l'Amérique du Nord.

Nous avons travaillé — et j'ai été en étroite communication — avec le PDG de Rio Tinto, puisqu'il est responsable des investissements à Kitimat et au Saguenay-Lac-Saint-Jean. En tant que Québécoise, j'ai une affection particulière pour les produits de l'aluminium, car ils proviennent de ma province, et je me réjouis de savoir que le Québec et la Colombie-Britannique ont ce point en commun.

Cela dit, vous avez tout à fait raison. Nos investissements dans la défense seront utiles pour le secteur de l'aérospatiale. Lors de mon passage dans votre province, j'ai visité l'usine de Cascade, une importante entreprise détenue par IMP qui joue un rôle essentiel pour notre pays, en particulier pour l'Ouest canadien. Je suis également allée à l'installation de Havilland, sur l'île de Vancouver, qui est assez impressionnante et dont le carnet de commandes s'annonce bien rempli grâce à nos investissements.

Nous devons attirer de bons investissements en Colombie-Britannique pour le secteur de la défense, et je suis convaincue qu'en augmentant vraiment la demande d'avions — fabriqués au Canada —, nous pourrions soutenir encore plus nos travailleurs de l'aluminium puisque ce matériau est, nous le savons, essentiel pour le secteur de l'aérospatiale. Notre politique « Achetez canadien », comme vous l'avez mentionné, sera à l'œuvre.

**Parm Bains:** Nous observons une certaine résilience. Je sais que les données de Statistique Canada montrent que le PIB du Canada a augmenté de 0,2 % au premier trimestre, sous l'impulsion du secteur manufacturier. Il est ensuite passé à 1,8 %, soit la plus forte hausse depuis janvier 2023.

Alors que nous nous efforçons de renouveler l'Accord Canada—États-Unis—Mexique — et une annonce a été faite aujourd'hui à ce sujet —, pourriez-vous nous parler un peu du soutien offert aux fabricants canadiens qui s'adaptent et qui cherchent de nouveaux marchés?

**L'hon. Mélanie Joly:** J'en ai parlé un peu plus tôt dans mes réponses. Il s'agit d'une annonce de 1,5 milliard de dollars: 1 milliard de dollars pour la Banque de développement du Canada et 500 millions de dollars pour les agences de développement régional. De toute évidence, dans votre coin de pays, en Colombie-Britannique, il s'agit de PacifiCan.

Plus tard cette semaine, nous annoncerons la répartition par secteur et par région. Bien entendu, PrairiesCan et PacifiCan obtiendront leur juste part. J'ai hâte de travailler avec mon collègue, Gregor Robertson, qui est responsable de PacifiCan, et avec vous, pour nous assurer de protéger les travailleurs de l'aluminium en Colombie-Britannique.

• (1620)

**Parm Bains:** Je vais passer très rapidement aux véhicules électriques. Dans ma ville, nous avons le plus grand centre de concessionnaires automobiles. J'en ai rencontré plusieurs, et ils souhaitent une certaine stabilité dans l'offre de véhicules. Ils sont très emballés par certaines des annonces concernant les véhicules électriques.

Un véhicule neuf sur quatre vendu dans le monde est électrique. La Colombie-Britannique est probablement l'un des chefs de file en la matière, comme vous le savez. Pourquoi le Canada est-il bien placé pour tirer parti de cette tendance mondiale?

**L'hon. Mélanie Joly:** C'est parce que nous avons les meilleurs travailleurs de l'automobile au monde. Les usines de Honda et de Toyota au Canada ont le même niveau de prévisibilité que celles au Japon. Nous pouvons en être fiers. Comme leur productivité est très élevée, Honda et Toyota ont décidé d'y investir davantage. Elles ont augmenté leur production depuis le début de la guerre commerciale, et elles représentent plus de 75 % de toute notre production automobile. C'est une bonne chose.

Cela dit, nous pensons qu'il faut investir encore plus dans l'électrification. Nous savons que nous devons élargir notre réseau. C'est pourquoi nous travaillons à une stratégie en matière d'électricité.

Nous savons également qu'il faut davantage de bornes de recharge partout au pays. Nous avons travaillé avec certains joueurs aux États-Unis et en Europe pour faire des investissements majeurs ici, au Canada. Par « joueurs », j'entends des entreprises privées. Bien sûr, nous avons investi 1,5 milliard de dollars dans notre stratégie automobile, par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada, afin de permettre la construction de bornes de recharge pour véhicules électriques. Ce sera une bonne nouvelle pour les gens de la Colombie-Britannique, qui aiment beaucoup les véhicules électriques.

**Parm Bains:** Merci beaucoup.

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

[Français]

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

**Gabriel Ste-Marie:** Merci.

Madame la ministre, les annonces que vous avez faites ce matin visent les exportateurs directs. Ma question concerne les exportateurs indirects.

Nous avons appris, lors de rencontres en comité, que ce sont souvent les fournisseurs des exportateurs qui sont touchés par les droits de douane de 25 %. Si les exportateurs exportent moins, ils achètent moins de produits auprès de ces fournisseurs. Y a-t-il des mesures d'aide pour ces fournisseurs?

Si vous n'avez pas la réponse maintenant, ce n'est pas grave. Vous pourrez nous la faire parvenir plus tard.

Le programme de prêts de la Banque de développement du Canada est-il accessible dès maintenant?

En ce qui concerne le programme de prêts pour l'industrie forestière qui a été annoncé au mois d'août, nous vous avons questionné à ce sujet tout l'automne, avant que le programme soit accessible. L'accès est prévu seulement pour décembre, alors que nous sommes dans une situation d'urgence.

**L'hon. Mélanie Joly:** Premièrement, pour que les entreprises puissent avoir accès au financement, on demande qu'au moins 20 % de leur revenu provienne de domaines liés aux métaux, donc l'acier, l'aluminium et le cuivre. Il faut que 20 % de leur revenu soit associé à ce type d'activité. De plus, il faudra que l'impact des droits de douane soit de 10 %. Il y a donc deux conditions à respecter.

Deuxièmement, je vous dirais que nous avons retenu des leçons de ce qui s'est passé à l'automne. Nous avons alors travaillé avec la Banque de développement du Canada. Celle-ci donnait des garanties de prêts aux banques, et les banques offraient les prêts par la suite. Ça a été long — trop long —, ardu et frustrant. De plus, la collaboration avec le système bancaire a été difficile. C'est pour ça que nous avons décidé de changer la donne et de nous tourner directement vers la Banque de développement du Canada. Nous voulions que les choses se fassent plus rapidement, parce que le gouvernement voulait être en mesure d'offrir l'aide rapidement.

Ce ne sont pas des garanties de prêts, ce sont des prêts sans intérêts, qui sont très avantageux. Ils pourront être déployés rapidement. Ce sera fait par l'entremise des agences de développement économique régionales. Ce que nous avons vu à l'automne, c'est que, sincèrement, l'Initiative régionale de réponse tarifaire pour les agences de développement économique régionales avait été très populaire. C'est pour cette raison que nous avons déployé le programme à nouveau.

• (1625)

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

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

[Traduction]

Monsieur Falk, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Merci, madame la ministre. C'est toujours un plaisir de vous accueillir au Comité.

J'ai quelques questions assez simples à vous poser.

En février dernier, vous avez signalé que l'obligation relative aux véhicules électriques avait été suspendue et qu'elle serait abrogée. À quelle date sera-t-elle abrogée?

**L'hon. Mélanie Joly:** L'obligation relative aux véhicules électriques...

**Ted Falk:** Oui.

**L'hon. Mélanie Joly:** Nous avons dit que nous n'allions pas maintenir cette obligation. Cela fait partie de la stratégie automobile. Il n'y a pas d'obligation relative aux véhicules électriques.

**Ted Falk:** Il n'y a donc pas d'obligation relative aux véhicules électriques. Merci. C'est bien.

Passons à autre chose. Le Comité a entendu Margaret McCuaig-Johnston. Elle a déclaré: « Il est illégal d'importer au Canada des produits fabriqués en tout ou en partie par du travail forcé, mais les postes du personnel d'Emploi et Développement social Canada et d'Affaires mondiales Canada liés au travail forcé sont touchés par des compressions [...]. » On lui a posé une question, et voici ce qu'elle a répondu:

Je n'échangerais pas la torture et la surveillance armée des Ouïghours au Xinjiang contre un nombre marginal supplémentaire de voitures bon marché au Canada. [...]

Je pense donc qu'il appartient désormais au gouvernement de rassurer les Canadiens en leur garantissant qu'aucun véhicule électrique provenant de Chine n'entrera au Canada à moins qu'il ne soit entièrement exempt de composants produits par le travail forcé.

Madame la ministre, croyez-vous qu'il y a du travail forcé en Chine?

**L'hon. Mélanie Joly:** Écoutez, c'est une question que vous devriez poser à la ministre des Affaires étrangères.

Cela dit, nous avons toujours été clairs: nous travaillons avec l'ONU, et son commissaire aux droits de la personne a déjà déclaré dans un rapport qu'il existe des préoccupations.

Tout cela pour dire que nous examinons les véhicules en provenance de Chine qui sont produits par Tesla...

**Ted Falk:** Je vous ai demandé votre opinion, madame la ministre.

**L'hon. Mélanie Joly:** ... ainsi que GM, Ford, Volvo...

**Ted Falk:** Madame la ministre, vous avez été ministre des Affaires étrangères.

**L'hon. Mélanie Joly:** Oui.

**Ted Falk:** Vous êtes maintenant ministre de l'Industrie.

**L'hon. Mélanie Joly:** Oui.

**Ted Falk:** Croyez-vous qu'il y a du travail forcé en Chine?

**L'hon. Mélanie Joly:** J'ai déjà exprimé mon point de vue à ce sujet. Ce que je vous dis maintenant...

**Ted Falk:** Quel est donc votre point de vue?

**L'hon. Mélanie Joly:** Mon point de vue est que nous allons toujours suivre ce que dit l'ONU. En l'occurrence, l'ONU a été sans équivoque.

Je ne suis plus ministre des...

**Ted Falk:** Vous conviendrez donc qu'il y a du travail forcé en Chine.

**L'hon. Mélanie Joly:** Je ne suis plus ministre des Affaires étrangères. Je suis convaincue que la ministre Arnand pourra répondre à toutes vos questions.

Ce que je peux vous dire, c'est que le Canada n'acceptera jamais...

**Ted Falk:** En tant que ministre de l'Industrie, vous êtes responsable des importations, donc...

**Le président:** Monsieur Falk, pourriez-vous donner quelques secondes à la ministre afin qu'elle puisse répondre? Nous reviendrons ensuite à vous.

**L'hon. Mélanie Joly:** Le Canada n'acceptera jamais le travail forcé, quelle qu'en soit la forme, et nous avons une loi à ce sujet. Nous avons tous voté en sa faveur.

**Ted Falk:** Elle venait d'un député libéral.

**L'hon. Mélanie Joly:** En effet, et nous en sommes très fiers parce que nous n'acceptons pas le travail forcé, point final. C'est pourquoi...

**Ted Falk:** Croyez-vous qu'il y a du travail forcé en Chine?

**L'hon. Mélanie Joly:** ... nous veillerons à ce que la loi soit appliquée. Entretemps, nous travaillerons avec ceux qui veulent exporter au Canada pour nous assurer qu'ils respectent ces conditions, un point c'est tout.

**Ted Falk:** Madame la ministre, vous avez été ministre des Affaires étrangères. Vous êtes aujourd'hui ministre de l'Industrie. Vous dites partager la position de l'ONU. Or, l'ONU affirme qu'il y a du travail forcé en Chine, surtout chez les Ouïghours. Êtes-vous en train de dire que vous souscrivez à cette affirmation?

**L'hon. Mélanie Joly:** Écoutez, je souscris à tout ce que j'ai dit auparavant.

**Ted Falk:** C'est oui ou non.

**L'hon. Mélanie Joly:** Je comparais devant vous aujourd'hui en tant que ministre de l'Industrie. À ce titre, il m'incombe de protéger tous les travailleurs du pays. Mon travail est centré sur les enjeux internes.

Quant à la situation en Chine, ce sont mes collègues qui pourront en parler.

**Ted Falk:** Madame la ministre, je vous pose une question très...

**L'hon. Mélanie Joly:** Je suis très fière de mon bilan en tant que ministre des Affaires étrangères et en tant que ministre de l'Industrie. Nous sommes actuellement en guerre commerciale, et nous devons nous assurer de protéger nos travailleurs de l'automobile. C'est exactement ce que nous faisons.

**Ted Falk:** Madame la ministre, je vous ai posé une question toute simple. Croyez-vous qu'il y a une pratique de travail forcé...

**L'hon. Mélanie Joly:** C'est pourquoi nous suivons la stratégie automobile. Le secteur a manifesté un très grand soutien.

**Ted Falk:** ... en Chine?

**L'hon. Mélanie Joly:** J'ai répondu à votre question.

**Ted Falk:** C'est oui ou non.

**L'hon. Mélanie Joly:** Vous pouvez continuer à poser votre question, mais...

**Ted Falk:** J'aimerais que vous y répondiez, madame la ministre.

**L'hon. Mélanie Joly:** ... ma réponse sera toujours la même.

**Ted Falk:** Votre réponse est-elle oui ou non?

**L'hon. Mélanie Joly:** Je maintiens tout ce que j'ai dit.

**Ted Falk:** Avez-vous dit oui?

**L'hon. Mélanie Joly:** J'ai répondu à votre question.

**Ted Falk:** Pouvez-vous l'expliquer une fois de plus? J'ai vraiment du mal à comprendre.

**L'hon. Mélanie Joly:** Non, je suis persuadée que vous n'avez aucun mal à comprendre. Vous savez exactement de quoi je parle en ce moment.

Ce que j'ai dit, c'est que notre stratégie automobile suit l'accord que nous avons conclu avec la Chine — ce qui est également bénéfique pour votre circonscription, car les travailleurs du secteur du canola pourront enfin obtenir un accord.

**Ted Falk:** Je comprends très bien le dossier du canola, ainsi que les préoccupations des agriculteurs de ma région.

**L'hon. Mélanie Joly:** Ils attendent cet accord depuis longtemps.

Notre relation avec la Chine comporte de multiples facettes.

**Ted Falk:** Lors de son témoignage devant notre comité, Margaret McCuaig-Johnston a expliqué qu'en raison de la volonté des autorités chinoises de dissimuler... Au bout du compte, l'efficacité de l'interdiction canadienne d'importer des produits issus du travail forcé dépend de notre capacité à vérifier la conformité. Or, immédiatement après que le gouvernement canadien a délivré ses premiers permis d'importation à la Chine, Pékin a adopté un règlement sur la sécurité nationale interdisant explicitement à quiconque en Chine de divulguer des renseignements sur ses chaînes d'approvisionnement.

Comment ferez-vous pour être certaine que nous sommes en mesure de déterminer si les composants des véhicules électriques fabriqués en Chine ne proviennent pas d'usines ayant recours au travail forcé?

• (1630)

**L'hon. Mélanie Joly:** À la suite de l'accord que nous avons conclu avec la Chine, Scott Moe, le premier ministre conservateur de la Saskatchewan, a déclaré que les producteurs de canola avaient enfin droit à un répit et que cette mesure s'imposait depuis longtemps.

Nous devons nous assurer de conclure un accord. Est-il parfait? Il y a toujours lieu de l'améliorer, mais fondamentalement, les véhicules électriques chinois sont maintenant présents partout dans le monde, y compris sur le territoire de nos plus proches alliés en Europe. Ce sont des véhicules à la fine pointe de la technologie. Ils sont très populaires partout au pays.

Nous devons veiller à offrir un choix aux Canadiens. Je sais que le Parti conservateur est en faveur de la liberté de choix. Nous le sommes aussi. Il faut également protéger la production canadienne de véhicules. C'est pourquoi nous avons imposé des conditions claires aux constructeurs automobiles chinois qui souhaitent venir au Canada.

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

Madame O'Rourke, vous avez cinq minutes, et cela mettra fin à la première partie de notre réunion.

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

Madame la ministre et monsieur Vincent, bienvenue et merci beaucoup d'être ici.

J'aimerais poser quelques brèves questions au sujet de l'annonce d'aujourd'hui, puis passer à une approche plus large concernant la stratégie de l'automobile.

Mme Borrelli a dit que les gens autour de la table avaient l'impression que la seule chose qui aiderait les fabricants de moules ou d'autres entreprises, c'était un accord commercial. L'Associated Press rapportait vendredi que le président Trump a déclaré qu'il allait augmenter les droits de douane imposés sur les voitures et les camions en provenance de l'Union européenne, en dépit de l'accord commercial qui avait été conclu. Est-ce qu'un accord de libre-échange sûr existe? Pourquoi le Canada insiste-t-il autant pour obtenir un bon accord, plutôt qu'un accord quelconque, afin d'aider en fin de compte notre secteur automobile, tous nos fabricants et toutes les entreprises canadiennes?

**L'hon. Mélanie Joly:** Nous suivons de très près les différents accords conclus par la Maison-Blanche, les accords avec le Japon et la Corée, qui étaient très liés au secteur de l'automobile, et l'accord avec l'Union européenne, qui était très important pour l'Union européenne. Nous avons suivi en parallèle ce que la Cour suprême des États-Unis a dit au sujet des droits de douane. Nous savons que la situation demeure imprévisible.

Le premier ministre participe aux négociations avec les États-Unis. Nous savons que le secteur de l'automobile est un élément essentiel de cet accord. En attendant, nous essayons de faire en sorte que les investissements se poursuivent dans ce secteur, malgré l'incertitude.

Quand on regarde les différents investissements qui ont été faits depuis le début de la guerre commerciale, Honda et Toyota ont augmenté leur production, qui représente 75 % de notre production à ce stade-ci. À l'usine NextStar, il y a 2 500 nouveaux emplois. Un troisième quart de travail a également été ouvert à Stellantis, dans la circonscription de Mme Borrelli. GM a annoncé la semaine dernière un nouvel investissement de 690 millions de dollars. Ce sont donc de bonnes nouvelles, malgré tout. Nous travaillons aussi avec Ford, qui met la dernière main à son processus de modernisation et à ses investissements les plus importants de son histoire au Canada. C'est aussi une bonne nouvelle.

Nous tirons aussi des leçons du passé. Dans les années 1980, on fermait des usines d'automobiles partout au pays, en particulier dans ma province et en Ontario, où les trois grands constructeurs automobiles de Detroit fermaient leurs usines. Nous avons alors fait venir des constructeurs automobiles japonais pour maintenir les emplois. Cela s'est fait à l'initiative du gouvernement libéral de Pierre Elliott Trudeau, et c'est le gouvernement conservateur de Brian Mulroney qui a mis le tout en place.

Quarante ans plus tard, nous nous inspirons de ce qui a été fait à ce moment. Nous nous diversifions. Nous changeons nos façons de faire. Nous ne tenons rien pour acquis. Nous nous inspirons de ce qui a été fait dans les années 1980 et faisons venir de nouveaux joueurs ici, non seulement d'Europe, mais aussi de Chine, pour travailler avec nos entreprises de pièces automobiles, les Linamar, Magna et Martinrea. C'est ce qui guide notre stratégie, notre travail.

Nous ne resterons pas les bras croisés pendant que les décisions prises au sud de la frontière touchent nos travailleurs de l'automobile. Nous ne nous battons pas seulement pour trouver différentes façons de protéger leurs emplois, mais aussi pour nous assurer d'attirer de nouveaux investissements.

• (1635)

**Dominique O'Rourke:** Madame la ministre, il me reste moins d'une minute.

Nous comprenons tous que bon nombre de ces entreprises cherchent à obtenir un allègement tarifaire. Au cours de la dernière année, le gouvernement a mis en place une série de mesures à cet égard. J'aimerais que vous nous parliez de celles qui ont été mises en place depuis un an. Elles vont du Fonds de réponse stratégique, à l'Initiative régionale de réponse tarifaire en passant par le travail partagé, si besoin est. Pouvez-vous rappeler aux gens comment la stratégie de l'automobile a consolidé cela et comment l'annonce d'aujourd'hui vient s'y greffer pour donner plus de certitude aux entreprises et aux Canadiens?

**L'hon. Mélanie Joly:** J'aimerais mentionner deux ou trois éléments. Avant la guerre commerciale, l'ensemble du secteur de l'acier au Canada dépendait des constructeurs automobiles de Detroit. Les fabricants vendaient leur acier de l'autre côté de la frontière, et c'est maintenant impossible parce qu'ils se heurtent à des droits de douane de 50 %.

Nous avons donc travaillé avec eux pour développer non seulement un marché intérieur, mais aussi différents types d'acier. Nous travaillons avec Algoma, avec Dofasco et avec Orion, en Saskatchewan. Nous travaillons avec eux. Nous les aidons grâce au Fonds de réponse stratégique — les 5 milliards de dollars auxquels vous avez fait allusion —, mais nous travaillons aussi du côté de la chaîne d'approvisionnement, et c'est pourquoi les organismes de développement régional sont importants.

Nous travaillons également, en parallèle, avec le secteur de l'aluminium. Le prix de l'aluminium a augmenté depuis le début de la guerre commerciale, si bien que la rentabilité des gros joueurs est très élevée. Toutefois, en raison de l'incertitude, ils n'investissent pas dans leurs infrastructures. C'est pourquoi nous avons annoncé un soutien aux dépenses en capital afin d'encourager les investissements à long terme.

Ceux qui sont le plus touchés au Canada sont les petits joueurs qui font partie de la chaîne d'approvisionnement, parce que nous n'avons pas de capacité de transformation dans le secteur de l'aluminium. Nous n'avons pas d'usine de laminage au Canada. C'est un

problème, et c'est pourquoi nous nous efforçons de soutenir encore plus les petits joueurs dans cette chaîne d'approvisionnement.

Le secteur de l'automobile est touché, bien sûr, et c'est évidemment à cause des droits de douane. Nous nous sommes assurés, par l'entremise du Fonds de réponse stratégique de 5 milliards de dollars, d'aider Honda, Toyota et Ford. Pendant ce temps, GM et Stellantis ont pris des décisions à Ingersoll et à Brampton qui étaient contraires à leurs obligations. Soit ils vont ramener ici la production, soit nous allons récupérer nos fonds.

**Le président:** Madame la ministre, je vais vous demander de conclure en environ 20 secondes.

**L'hon. Mélanie Joly:** Notre but avec ces entreprises, c'est d'attirer plus d'investissements. On veut que les Allemands investissent, que les Coréens investissent et que les Chinois investissent, mais quand ils le font, il faut que les règles soient claires. Ils doivent respecter les normes du travail au Canada, ils doivent soutenir nos chaînes d'approvisionnement locales, ce qui veut dire essentiellement acheter les pièces automobiles ici. Enfin, ils doivent avoir des logiciels sécurisés. C'est donc ce que nous faisons ici.

En parallèle, je travaille aussi avec l'Union européenne pour harmoniser nos politiques industrielles afin de créer un marché commun pour pouvoir défendre ensemble nos travailleurs de l'automobile et exporter plus de voitures vers l'Union européenne.

**Le président:** Merci beaucoup.

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

Merci beaucoup à la ministre et au sous-ministre adjoint d'avoir été avec nous. Je crois que nous allons vous revoir dans quelques semaines pour avoir des discussions plus larges sur le budget des dépenses.

**L'hon. Mélanie Joly:** Ce sera avec grand plaisir.

**Le président:** Chers collègues, nous allons reprendre nos travaux à 16 h 45, soit dans environ six minutes. Nos prochains témoins sont au nombre de quatre, ce qui prendra un peu de temps.

La séance est suspendue.

• (1635)

(Pause)

• (1645)

[Français]

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

[Traduction]

C'est la dernière discussion que nous aurons dans le cadre de l'étude sur les véhicules électriques que nous menons depuis quelques mois. Quatre témoins se joignent à nous aujourd'hui, soit trois virtuellement et un en personne dans la salle.

Mesdames et messieurs les témoins, j'accorde habituellement un peu de latitude pour les déclarations préliminaires, mais je vais devoir être un peu plus strict sur le temps aujourd'hui, car notre premier groupe de témoins a pris plus de temps que prévu. Au bout de cinq minutes, je ne vais pas vous interrompre complètement, mais je vais vous demander de conclure rapidement.

Nous avons dans la salle un témoin que nous avons entendu à plusieurs reprises. Je vous souhaite de nouveau la bienvenue, monsieur Kingston. Il est président et directeur général de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Nous accueillons virtuellement Jeff Turner, directeur, Mobilité, chez Dunsky Energy and Climate Advisors; Cherith Sinasac, directrice des affaires gouvernementales, à Électro-Fédération Canada; et Michael Kovrig, fondateur du Global Network for Strategic Effects.

Bienvenue à tous. Je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur Kovrig, je vais commencer par vous. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire.

[Français]

J'aimerais confirmer que les tests de son ont été faits avec succès.

[Traduction]

Monsieur Kovrig, allez-y.

**Michael Kovrig (fondateur, Global Network for Strategic Effects):** Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au Comité.

Soyons clairs: ce n'est pas l'approche que le Canada souhaitait adopter. Le gouvernement y a été contraint par les barrières commerciales américaines et chinoises, et le défi consiste maintenant à tirer le meilleur parti d'une situation difficile concernant les exportations de véhicules électriques de la Chine au Canada.

Dans ce contexte, je soutiens globalement les stratégies du gouvernement en matière de défense, d'économie, d'industrie et de diversification commerciale. Les intentions qui sous-tendent l'entente conclue en janvier par le premier ministre à Pékin semblent légitimes, mais l'importation de véhicules électriques en provenance de la République populaire de Chine compliquera, au mieux, ces stratégies, et, au pire, les mettra en péril.

Mes observations d'aujourd'hui porteront sur les répercussions du contingent d'importation de véhicules électriques de la Chine et s'appuieront sur mes témoignages devant le Comité permanent du commerce international et le Comité permanent de la science et de la recherche.

Le Parti communiste chinois a décidé que l'industrie manufacturière constitue la clé pour doubler sa production économique d'ici 2035, amplifiant ainsi un deuxième choc chinois qui supplante déjà l'industrie dans d'autres pays. Dans son 15<sup>e</sup> plan quinquennal, il donne la priorité à la mise en place d'un système industriel moderne, et les véhicules à énergies nouvelles sont désignés comme étant une industrie émergente. La République populaire de Chine préfère donc moderniser sa surcapacité plutôt que de l'éliminer, mais sa croissance dépend également des exportations, ce qui donne au Canada un levier.

Exposer davantage le Canada au centre de gravité industriel distordu de la Chine risque de déstabiliser ce qui reste de notre secteur manufacturier de pointe. Il y a trois risques ici, soit, premièrement, que la dépendance structurelle perturbe ou neutralise des secteurs clés comme celui de l'automobile; deuxièmement, que la concurrence déloyale sape la capacité industrielle, la technologie et l'emploi; et troisièmement, que les pressions systémiques obligent le gouvernement du Canada à réagir en adoptant des politiques industrielles et protectionnistes de grande envergure.

Les batteries et les véhicules électriques ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Les 49 000 véhicules autorisés représentent moins de 3 % du marché canadien des véhicules légers, c'est vrai, mais ils représentent aussi 40 % des ventes de véhicules électriques

à batterie en 2025. Les constructeurs chinois de véhicules électriques, soutenus par l'État, sacrifient les profits pour obtenir une part du marché, et resserrent ensuite leur étau sur les fournisseurs en les pressant de réduire leurs prix et en tardant à les payer.

Au Mexique, les véhicules électriques chinois à batterie sont passés d'un quart du marché à près de 90 % en deux ans. Le Mexique en a fait l'expérience, puis il a fait marche arrière en janvier en imposant des droits de douane de 50 %. Le Canada ne doit pas faire la même erreur. Une fois que les véhicules électriques chinois arrivent, des réseaux se forment autour d'eux: concessionnaires, entretien, financement, logiciels et données. Ce qui commence par un quota plafonné devient un piège qui ne fait que s'étendre.

La dépendance économique sectorielle concentrée restreint également l'autonomie du gouvernement fédéral en matière d'élaboration des politiques. La République populaire de Chine instrumentalise la technologie, les chaînes d'approvisionnement et l'accès aux marchés pour forcer les pays à accepter son programme géopolitique. L'ambassadeur de la Chine vient d'en faire la démonstration en insistant auprès du Canada pour qu'il assouplisse sa politique de longue date à l'égard de Taïwan. Importer des véhicules électriques chinois signifie importer des comportements monopolistiques prédateurs auxquels nos entreprises ne peuvent pas survivre, des conditions de travail que nos travailleurs ne toléreront pas et des atteintes à la souveraineté que notre pays ne doit pas accepter.

Dans le mémoire que nous avons présenté lors des consultations d'Affaires mondiales Canada sur le contingent d'importation, nous recommandons qu'il soit temporaire, non automatique et réversible. Le quota est un outil pour protéger notre sécurité économique, et non un dispositif visant à obtenir des voitures moins chères. Il doit fonctionner comme un plafond à maintenir, et non comme une cible à atteindre, et être relevé seulement s'il renforce la capacité du Canada et réduit sa vulnérabilité. Il convient de le contrebalancer par un accès plus rapide aux véhicules électriques provenant de partenaires de confiance.

Nous proposons six mesures essentielles pour gérer le quota.

Premièrement, il faut publier un seuil et une stratégie de sortie avant de procéder à d'autres allocations; définir un niveau d'exposition acceptable, ainsi que ce qui entraîne la suspension et ce qui se passe si les investissements promis ne se matérialisent pas.

Deuxièmement, il faut resserrer l'admissibilité. Avant d'attribuer des parts de quota, il faut vérifier la propriété, les subventions, le travail forcé, la traçabilité de la chaîne d'approvisionnement, la sécurité des véhicules connectés et le risque de contournement.

Troisièmement, il faut récompenser les capacités canadiennes vérifiées, et non les annonces, les bureaux de vente ou les accords comme la proposition Stellantis-Leapmotor à Brampton, où les ensembles en pièces détachées chinois vont avoir très peu de contenu national.

Quatrièmement, il faut prévoir des allocations annuelles par tranches trimestrielles, sans augmentation automatique, et prendre en compte dans le quota les véhicules assemblés à partir d'ensembles entièrement en pièces détachées ou dans des usines de pays tiers contrôlées par la Chine.

Cinquièmement, il faut une harmonisation avec les États-Unis au sujet de la sécurité des véhicules connectés.

Sixièmement, il faut une disposition de rétablissement. Si Pékin recommence à exercer des pressions, le quota doit être automatiquement suspendu. Il s'agit d'une gestion des risques, et non de ré-présailles.

En conclusion, les arguments vantant les avantages à court terme pour les consommateurs et pour l'environnement sont compréhensibles, mais les avantages des véhicules électriques chinois sont annulés par les dommages plus larges causés à l'industrie canadienne, à l'emploi, à nos valeurs et à notre indépendance. La vraie question n'est pas de savoir si nous voulons des véhicules électriques moins chers, mais bien si le Canada veut être un producteur dans l'économie de l'automobile de demain ou simplement un marché de consommation pour les véhicules produits par le système industriel chinois. C'est maintenant qu'il faut prendre une décision.

• (1650)

Merci.

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

Madame Sinasac, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Cherith Sinasac (directrice des affaires gouvernementales, Électro-Fédération Canada):** Merci.

Je m'appelle Cherith Sinasac. Je suis directrice des affaires gouvernementales à Électro-Fédération Canada, une association industrielle sans but lucratif qui représente l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement électrique.

Le Canada a besoin d'une stratégie solide et à long terme en matière d'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques. Il faut une stratégie qui investisse dans l'infrastructure de recharge publique et dans l'infrastructure de recharge pour les immeubles résidentiels à logements multiples. Cette stratégie doit également aller au-delà du déploiement et veiller à ce que les bornes de recharge résidentielles, les véhicules et le réseau électrique fonctionnent tous ensemble de manière harmonieuse.

Parlons d'abord de la nécessité de mettre en place des bornes de recharge publiques. Des programmes comme le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro ont contribué à donner un élan initial à l'infrastructure de recharge publique, mais cet élan doit se poursuivre. Il est essentiel de financer à nouveau ce programme pour soutenir l'investissement privé. En parallèle, élargir le crédit d'impôt à l'investissement dans les technologies propres pour inclure la recharge des véhicules électriques sur les routes permettrait d'accélérer le déploiement de l'infrastructure publique et du parc automobile.

Deuxièmement, il faut veiller à ce que l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques soit incluse dans nos codes du bâtiment. L'installation de cette infrastructure pendant la construction est de trois à quatre fois moins chère qu'une mise à niveau a posteriori. Pour ceux qui vivent dans des immeubles résidentiels à logements multiples, c'est le plus grand obstacle.

En effet, le coût de la mise à niveau est ce qui empêche l'installation des bornes de recharge dans ces immeubles. Le gouvernement fédéral doit agir sur deux fronts. Il doit élaborer une stratégie nationale, soutenue par des incitatifs ciblés, pour permettre cette mise à niveau et empêcher que le problème ne s'aggrave en veillant à ce que tous ces immeubles soient désormais construits en incluant des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Troisièmement, une stratégie nationale doit aller au-delà des objectifs de déploiement résidentiel. Elle doit comprendre des spécifications techniques cohérentes pour garantir que les bornes de recharge, les véhicules et le réseau fonctionnent tous ensemble. Les véhicules électriques sont considérés comme une source de consommation d'électricité, mais j'aimerais que vous les envisagiez comme une infrastructure nationale de stockage par batterie. En effet, les véhicules électriques et leur stockage par batterie ont le potentiel d'être un actif énergétique national pour notre réseau.

Un rapport récent du Groupe CSA intitulé « Alimenter l'avenir: faciliter l'intégration des véhicules au réseau électrique au Canada » met en évidence l'étendue de ce potentiel. Grâce à la communication véhicule-immeuble, les batteries des véhicules électriques peuvent alimenter de l'équipement essentiel dans une maison pendant une panne d'électricité, notamment de l'équipement médical. Les véhicules électriques pourraient réduire la pression sur le réseau ou la dépendance pendant les périodes d'utilisation très coûteuses, ce qui permettrait aux Canadiens d'économiser de l'argent. Grâce à l'intégration des véhicules électriques au réseau, ces véhicules pourraient réduire la demande sur le réseau pendant les périodes de pointe, ou retourner l'électricité au réseau ou à la maison, en réduisant ainsi la dépendance à l'égard de centrales de pointe coûteuses. À grande échelle, même de modestes contributions de millions de batteries et de véhicules peuvent stabiliser le réseau pour aider à prévenir une panne. Cependant, sans harmonisation, les bornes de recharge peuvent ne pas communiquer avec les véhicules, les véhicules peuvent ne pas s'intégrer aux immeubles ou au réseau, et les investissements dans les véhicules électriques et les bornes de recharge résidentiels risquent d'être fragmentés et, franchement, sous-utilisés.

Le Canada a besoin de ressources dédiées pour réunir l'industrie, les services publics, les organismes de réglementation et les intervenants provinciaux afin d'élaborer un cadre technique, des spécifications et des structures réglementaires détaillés pour faire fonctionner l'infrastructure véhicule-réseau à grande échelle. Ce groupe doit déterminer les modifications à apporter au Code national de l'énergie et au Code national du bâtiment. À l'heure actuelle, le Canada n'a pas de forum coordonné à l'échelle nationale pour faire ce travail, et ce travail est urgent. Les fabricants ont besoin de certitude, d'orientation et de temps.

En conclusion, le Canada a besoin d'une stratégie solide et à long terme en matière d'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques. Il faut une stratégie qui investisse dans l'infrastructure de recharge publique et l'infrastructure de recharge pour les immeubles résidentiels à logements multiples. Cette stratégie nationale doit également veiller à ce que les bornes de recharge, les véhicules et le réseau électrique fonctionnent ensemble de manière harmonieuse pour ouvrir la voie à un avenir énergétique intégré dont tous les Canadiens bénéficieraient.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1655)

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

Monsieur Turner, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Jeff Turner (directeur, Mobilité, Dunsky Energy and Climate Advisors):** Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Jeff Turner. Je suis le directeur de la mobilité chez Dunsky Energy and Climate Advisors. Je commencerai par vous présenter mon parcours professionnel, puis je vous donnerai un aperçu des activités de Dunsky dans le secteur des véhicules électriques, et je vous ferai part de certaines conclusions tirées de projets récents ayant trait aux politiques fédérales sur les véhicules électriques.

Ma carrière est axée sur l'électrification des transports depuis près de 20 ans. Je suis titulaire d'un diplôme en génie mécanique de l'Université McGill, où mes recherches portaient sur la conception de prototypes de véhicules hybrides et électriques et sur la modélisation du rendement des batteries dans les climats froids. J'ai travaillé pour deux constructeurs de véhicules hybrides et électriques différents, et j'ai passé quatre ans chez Powertech Labs de BC Hydro, où je me suis concentré sur les technologies permettant d'intégrer les véhicules électriques au réseau et sur le déploiement d'infrastructures de recharge publiques.

En 2017, je me suis joint à Dunsky, une entreprise canadienne qui compte plus de 70 professionnels spécialisés dans l'analyse et l'élaboration de stratégies visant à soutenir la transition énergétique. Depuis lors, nous avons mené des projets avec des gouvernements, des services publics et des entreprises dans les 10 provinces, en les aidant à comprendre et à concevoir des politiques pour surmonter les obstacles à l'adoption des véhicules électriques, à anticiper le rythme de cette adoption et la demande sur le réseau qui en découle, ainsi qu'à élaborer des politiques pour le déploiement efficace d'infrastructures de recharge.

Nous avons élaboré des prévisions de charge pour 15 services publics d'électricité canadiens répartis dans 8 provinces, ainsi que des analyses et des stratégies relatives aux véhicules électriques pour 22 villes canadiennes, de Halifax à Victoria, en passant par Toronto et Calgary, et bien d'autres encore. C'est sans oublier notre collaboration avec des gouvernements provinciaux de toutes allégeances, notamment en Colombie-Britannique, au Manitoba, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse.

Grâce à ces projets, nous avons acquis une compréhension approfondie du fonctionnement des véhicules électriques dans ces régions, des obstacles spécifiques qui freinent les consommateurs et de l'évolution de ces obstacles au fil du temps. Cela nous a permis d'affiner continuellement notre analyse et, en particulier, notre modèle de prévision de l'adoption des véhicules électriques, que nous avons lancé pour la première fois en 2018.

L'année dernière, nous avons eu l'occasion d'appliquer ce modèle pour établir des prévisions concernant l'adoption des VE dans chaque province et territoire dans le cadre du projet *Powering Up* mené avec Mobilité électrique Canada. Nous avons prévu l'adoption des VE selon divers scénarios politiques et quantifié la croissance de la demande en électricité qui en découle dans chaque région. Cette analyse a révélé que les VE peuvent apporter des avantages significatifs aux Canadiens, notamment près de 2 000 \$ par an d'économies de carburant par ménage et une réduction des émissions de gaz à effet de serre, ou GES, ainsi que d'autres émissions ayant des répercussions importantes sur la santé des Canadiens.

Les progrès technologiques que nous observons dans le domaine des véhicules électriques sont à l'échelle mondiale; nos prévisions indiquent donc une tendance marquée en faveur des véhicules électriques dans tous les scénarios, mais une combinaison de politiques

appropriée peut permettre à plus de Canadiens de bénéficier de ces avantages rapidement.

En février dernier, le gouvernement fédéral a annoncé une nouvelle stratégie automobile comprenant des normes d'émissions à l'échappement, une réduction des droits de douane sur les véhicules électriques importés et le rétablissement temporaire des remises à l'achat, avec un plan clair pour une suppression progressive au cours des cinq prochaines années. Nous avons depuis eu l'occasion d'aider nos clients à mettre à jour nos prévisions à la suite de ces annonces. Nos premières conclusions suggèrent que le marché canadien des VE est sur le point de connaître un rebond significatif.

Au cours de l'année, de nombreux débats et gros titres se sont concentrés sur la baisse significative des ventes de VE en 2025. Nos modélisations ont identifié cela comme une conséquence hautement prévisible de la suspension des remises fédérales et de l'incertitude qui en a résulté. Avec le lancement du Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques — qui prévoit une réduction progressive des niveaux de remise au fil du temps, à mesure que les prix d'achat des véhicules électriques continuent de baisser —, nous voyons une voie claire vers l'objectif déclaré du premier ministre d'atteindre une part de marché de 75 % d'ici 2035.

Cela dit, nous savons qu'il reste encore un travail important à accomplir pour soutenir cette transition. L'expansion des infrastructures publiques de recharge nécessitera des investissements continus pendant les années à venir, à mesure que de plus en plus de véhicules électriques prendront la route. Nous devons intensifier nos efforts pour permettre à davantage de Canadiens de recharger leur véhicule à domicile, notamment en modernisant les immeubles d'habitation collectifs. La mise à jour des codes et des normes garantira que les nouveaux bâtiments soient conçus en tenant compte des véhicules électriques et évitera les coûts de modernisation à l'avenir. Les services publics d'électricité doivent continuer à planifier la croissance de la charge attribuable aux véhicules électriques tout en renforçant les politiques et les programmes susceptibles de transformer ces véhicules en précieux atouts de flexibilité grâce à leur intégration au réseau.

Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important dans la coordination et le soutien de ces efforts à l'échelle du pays, tout en offrant une certitude politique qui peut aider à mobiliser les investissements des autres ordres de gouvernement, des services publics et du secteur privé.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions. Merci.

• (1700)

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

Monsieur Kingston, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

**Brian Kingston (président et directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules):** Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie de l'invitation.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, ou ACCV, est le groupement industriel qui représente les principaux constructeurs canadiens de véhicules automobiles légers et lourds. Ford, General Motors et Stellantis en font partie.

Les membres de l'ACCV exercent leurs activités au Canada depuis plus de 100 ans. Ils sont responsables de la majeure partie de la production automobile, ayant construit plus de 100 millions de véhicules depuis 1945. Aujourd'hui, ce sont les plus grands employeurs, investisseurs et innovateurs au Canada.

Ford, General Motors et Stellantis sont à l'avant-garde de la transition vers l'électrification. General Motors et Ford sont les premiers vendeurs de véhicules électriques, tandis que Stellantis est le seul constructeur à fabriquer actuellement des hybrides rechargeables et des véhicules électriques ici même au Canada.

Compte tenu du rôle de premier plan que les membres de l'ACCV jouent dans l'électrification, leur succès au Canada est fondamental pour les ambitions du gouvernement en matière de véhicules électriques. Relever les défis immédiats auxquels sont confrontés les constructeurs automobiles permettra au Canada de jouer un rôle dans la chaîne d'approvisionnement nord-américaine émergente des véhicules électriques.

Dans cette optique, je recommanderais les mesures suivantes pour soutenir l'adoption des véhicules électriques et garantir le rôle du Canada dans la chaîne d'approvisionnement automobile.

La première consiste à stimuler la demande et l'adoption des véhicules électriques. Nous saluons le renouvellement par le gouvernement fédéral des incitations à l'achat de véhicules électriques et son engagement à développer un réseau d'infrastructures de recharge solide. Les membres de l'ACCV sont bien placés pour soutenir la transition vers l'électrification grâce à leur offre de produits diversifiée. Cela dit, comme nous venons de l'entendre de la part du témoin précédent, il reste beaucoup à faire en matière d'infrastructures.

Le déficit en matière de recharge au Canada continue de s'aggraver. Hier, on comptait 39 000 bornes de recharge au pays — il s'agit de bornes publiques — sur les 450 000 nécessaires. Pour atteindre l'objectif du gouvernement, qui cible 75 % de ventes de véhicules électriques, nous avons besoin d'une stratégie de recharge crédible.

Deuxièmement, nous devons garantir l'accès au marché américain. Avec plus de 90 % de la production canadienne destinée aux États-Unis, il n'y a pas d'industrie sans accès au marché américain et sans intégration nord-américaine. La diversification n'est pas une option. Les marchés européens et asiatiques sont mieux desservis par des usines d'assemblage situées dans ces régions. Notre marché est à lui seul trop petit pour justifier une production à grande échelle.

L'avenir de notre industrie et notre capacité à jouer un rôle dans l'électrification dépendent de la consolidation de nos relations commerciales avec les États-Unis. Cela implique la suppression des droits de douane au titre de l'article 232 et le renouvellement de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique, ou ACEUM.

Troisièmement, nous devons éliminer le partenariat stratégique entre le Canada et la Chine. L'accord négocié avec la Chine pour permettre l'importation de 49 000 véhicules électriques au Canada, ce qui équivaut à environ le tiers du nombre total de véhicules électriques vendus au pays, nuira au secteur de l'automobile et présente un risque pour la chaîne d'approvisionnement automobile nord-américaine. La Chine ne respecte pas les principes commerciaux et d'investissement fondés sur des règles qui ont été essentiels au succès de l'industrie automobile et de l'économie canadienne dans son

ensemble. Cet accord ne prévoit par ailleurs aucune mesure de sauvegarde pour garantir des conditions de concurrence équitables aux constructeurs qui ont investi au Canada ni pour protéger les Canadiens contre les risques liés à la cybersécurité.

Quatrièmement, nous devons rendre le Canada plus compétitif. Les constructeurs automobiles canadiens traversent actuellement une période de volatilité sans précédent. Les coûts liés aux droits de douane jusqu'en 2025 s'élèvent à environ 5 milliards de dollars, ce qui érode la compétitivité de la production nationale et rend le Canada de moins en moins propice à l'investissement.

Nous devrions nous efforcer de faire du Canada l'un des pays les plus concurrentiels au monde pour les investissements dans le secteur automobile. Cela implique de réduire le fardeau réglementaire pesant sur les entreprises et de diminuer le coût des investissements dans les usines, les machines et la recherche et le développement. Par exemple, l'obligation coûteuse et redondante relative aux véhicules électriques est toujours en vigueur aujourd'hui, trois mois après que le premier ministre a annoncé son abrogation.

S'il est urgent de supprimer l'obligation relative aux véhicules électriques, il en va tout autrement pour l'élaboration de la réglementation souveraine du Canada en matière de GES. Précipiter l'élaboration d'une réglementation spécifique au Canada comporte de graves risques pour le pays. Cela créera des distorsions du marché et aboutira à une politique fondamentalement viciée. Les membres de l'ACCV sont prêts à collaborer avec le gouvernement pour élaborer une réglementation réfléchie et bien conçue qui reflète les réalités du marché tout en faisant progresser les objectifs climatiques du Canada.

Merci.

• (1705)

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

Chers collègues, nous allons passer à notre première série de questions.

Monsieur Guglielmin, vous avez la parole pour six minutes.

**Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC):** Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier les témoins de leurs déclarations préliminaires.

Monsieur Kingston, je vous souhaite de nouveau la bienvenue au comité de l'industrie. Je vais commencer par vous parce que vous venez de dire que l'obligation de vendre des véhicules électriques n'a pas été abrogée.

Au cours de l'heure précédente, nous avons entendu la ministre de l'Industrie nous informer que cette exigence avait en fait été abolie. D'où vient ce décalage?

**Brian Kingston:** L'obligation est toujours en vigueur aujourd'hui et continue d'occasionner des coûts d'observation financiers et juridiques aux entreprises.

**Michael Guglielmin:** Merci.

Monsieur Kovrig, merci d'être ici. Je tiens à souligner d'emblée que vous avez passé 1 019 jours en détention en République populaire de Chine; vous comprenez donc de première main la menace que représente la RPC. Je crois sincèrement que les Canadiens vous sont redevables pour les éclaircissements que vous avez apportés à cet enjeu depuis.

Vous avez témoigné devant d'autres comités et avez donné des entrevues. Vous avez écrit publiquement qu'un approfondissement des liens économiques avec la Chine « ne constitue pas une voie durable »; c'est une « impasse ». Les Canadiens doivent absolument comprendre ce à quoi les travailleurs et la chaîne d'approvisionnement automobile canadienne sont confrontés en ce moment.

Je sais que vous avez étudié de près l'expérience de l'Europe, qui a ouvert son marché à BYD et à d'autres constructeurs chinois de véhicules électriques. Il y a à peine une heure, la ministre de l'Industrie nous a dit que de nombreux pays européens autorisaient l'entrée de véhicules électriques chinois sur leurs marchés et que c'était souhaitable, en réalité. Or, vous avez déclaré que cette situation avait conduit à « un déclin industriel structurel à long terme. »

Le Canada compte environ 125 000 emplois dans le secteur automobile, dont une grande partie est concentrée en Ontario. Si le gouvernement ne met pas en place une politique adéquate concernant les véhicules électriques chinois, que nous apprend l'exemple européen sur ce qui pourrait arriver à long terme à nos travailleurs et à nos usines?

**Michael Kovrig:** Tout d'abord, je vous remercie beaucoup de vos aimables paroles. Je leur en suis très reconnaissant.

Permettez-moi de vous donner quelques chiffres. Si l'on regarde les marchés comparables, y compris l'Europe, entre 2022 et 2025, les véhicules électriques à batterie construits en Chine sont passés de près de zéro à une part dominante en Indonésie, soit 93 %. Au Mexique, cette part est passée de 28 à 90 % en deux ans. Au Brésil, elle a atteint 85 %. En Israël, elle est désormais de 81 %, tandis qu'en Australie, elle se situe à 78 %.

En Europe, nous avons également constaté que les droits de douane se sont révélés insuffisants pour freiner cette croissance. Nous avons assisté à une augmentation massive des ventes de véhicules électriques au cours de la dernière année seulement. Il ne s'agit pas que de véhicules électriques produits par des marques occidentales dans des coentreprises de fabrication en Chine, comme Tesla, mais aussi de véhicules électriques de marques chinoises fabriqués en Chine, qui se sont assurés d'une position dominante sur les principaux marchés mondiaux. Comme ces fabricants ne peuvent pas entrer aux États-Unis, ils sont bien souvent redirigés vers l'Europe, qui constitue un marché majeur pour eux. La situation a de lourdes conséquences pour la production européenne, dont nous pourrions discuter plus en détail si vous le souhaitez.

Le quota à lui seul ne règle pas le problème de dépendance. Il permet de gérer le volume, mais pas la dépendance structurelle créée par les logiciels d'origine chinoise, les réseaux de concessionnaires, la fidélité à la marque et les groupes d'intérêt politiques qui s'opposent à de futures restrictions. Les droits de douane sont le seul outil qui ait fonctionné de manière fiable. L'Union européenne a imposé des droits compensateurs définitifs de 17 % à BYD, de 18,8 % à Geely et de 35 % à SAIC, en plus du droit de la nation la plus favorisée de 10 % en octobre 2024.

Malgré cela, les constructeurs automobiles chinois détiennent désormais 5 à 6 % du marché automobile européen total, et connaissent une croissance rapide grâce aux véhicules électriques. Le Rhodium Group, par exemple, estime que des droits de 40 à 50 % seraient nécessaires pour modifier sensiblement cette trajectoire. Sinon, nous assisterons à l'effondrement de la base industrielle de l'Europe.

Le Royaume-Uni est un exemple à ne pas suivre. Il n'impose pas de droits de douane. BYD, me dit-on...

• (1710)

**Michael Guglielmin:** Je suis désolé de vous interrompre.

Essentiellement, ces fabricants accèdent au marché. Ils parviennent à augmenter leurs quotas au fil du temps, puis, comme vous l'avez mentionné dans votre introduction, ils ont tendance à utiliser cet accès au marché comme levier géopolitique.

Vous avez récemment participé à l'émission *Power & Politics*. Vous parliez du travail forcé et avez déclaré que le Canada s'était engagé à bloquer les composants automobiles produits par du travail forcé. Or, nous n'avons bloqué que deux cargaisons au titre de l'interdiction d'importer des marchandises issues du travail forcé depuis son entrée en vigueur en 2020, par rapport à des milliers aux États-Unis.

Des témoins ont déclaré devant le Comité que de nombreux composants des véhicules électriques chinois contiennent de l'aluminium transformé par le travail forcé des Ouïghours du Xinjiang, un fait que le gouvernement lui-même a reconnu en 2024. Il a émis un décret imposant une surtaxe invoquant des « pratiques de travail préoccupantes », y compris le travail forcé, comme facteur contribuant à maintenir artificiellement bas les coûts de fabrication des véhicules électriques chinois.

Selon vous, le Canada peut-il garantir de manière crédible qu'aucun véhicule électrique chinois contenant des composants issus du travail forcé n'entre sur son territoire?

**Michael Kovrig:** Pas en ce moment, non.

**Michael Guglielmin:** Récemment, la Chine a adopté un règlement de sécurité nationale interdisant explicitement à toute entreprise chinoise de divulguer des informations sur ses chaînes d'approvisionnement. Nous avons entendu la ministre dire pendant la dernière heure que nous allions compter sur l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, pour l'application de la loi. Si l'information n'est plus divulguée, nous devons nous fier à leur parole. Je me demandais si vous pensez que c'est crédible, à votre avis.

**Michael Kovrig:** Pas du tout.

Les sociétés qui s'approvisionnent en Chine doivent s'assurer que leurs chaînes d'approvisionnement respectent leurs propres normes de diligence raisonnable et de responsabilité sociale des entreprises. Des cabinets de diligence raisonnable, comme le Mintz Group, ont vu leur personnel chinois être arbitrairement détenu. Ils ont été soumis à de fortes pressions simplement pour avoir suggéré qu'ils pourraient participer à ce type d'inspection de diligence raisonnable au Xinjiang et dans d'autres zones sensibles en Chine.

Le travail forcé est directement intégré à la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques. Les preuves sont substantielles. Le rapport de l'Université de Sheffield Hallam documente les transferts de main-d'œuvre ouïghoure qui alimentent les chaînes d'approvisionnement automobiles utilisées par tous les grands fabricants d'équipement d'origine occidentaux et chinois. Le département du Travail des États-Unis a confirmé ces conclusions et les a intégrées à ses mesures coercitives. Six rapporteurs spéciaux des Nations unies ont averti en 2023 que les transferts de main-d'œuvre qui sont effectués sur l'ordre de l'État vers le Tibet, d'où provient principalement le lithium utilisé dans les éléments de batterie de BYD et de CATL, pourraient constituer du travail forcé. Au Brésil et en Hongrie, il y a également des exemples récents de conditions de travail qualifiées d'analogues à l'esclavage, qui sont utilisées par des fournisseurs dans ces pays. Ce ne sont là que quelques exemples.

Le Canada ne respecterait pas ses propres normes du travail s'il accueillait ces entreprises. Nous importerions des normes dictées par les fournisseurs. Voilà le problème fondamental, à moins qu'il n'y ait un régime beaucoup plus efficace et une interdiction des marchandises.

**Michael Guglielmin:** Merci.

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

Monsieur Bardeesy, vous avez la parole pour six minutes.

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

Monsieur Kovrig, je tiens à vous remercier pour certains des conseils précis que vous avez donnés dans votre déclaration préliminaire. Je remarque que vous avez mentionné Stellantis. Je note également que la ministre Joly a annoncé l'utilisation de cette usine à Brampton pour assembler des nécessaires en pièces détachées. Je pense que vous avez également évoqué l'ensemble plus large d'objectifs stratégiques qu'une politique en matière de véhicules électriques devrait viser. Je voudrais interroger certains témoins à ce sujet de manière un peu plus approfondie.

Je vais commencer par vous, madame Sinasac. Pouvez-vous nous parler de la demande que vous constatez en matière de connectivité des véhicules électriques dans les zones urbaines, qui sous-tend votre position très ferme en faveur d'un plan d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques axé sur les immeubles résidentiels à usage multiple?

• (1715)

**Cherith Sinasac:** Je ne sais pas si je vais répondre directement à votre question, mais nous considérons qu'il s'agit d'un obstacle de taille. Nous sommes une industrie électrique, et lorsqu'un client nous demande d'installer un chargeur de véhicule électrique, l'un des principaux obstacles auxquels nous nous heurtons constamment, c'est l'infrastructure électrique elle-même. C'est un énorme problème qui ne se réglera pas sans une intervention du gouvernement.

Nous avons déjà des immeubles résidentiels à logements multiples qui doivent être rénovés, mais il faut absolument cesser de construire des immeubles résidentiels à logements multiples qui ne sont pas prêts pour accueillir des véhicules électriques. Cela ne fait qu'aggraver le problème, car on empêche ainsi une grande proportion de Canadiens d'avoir accès à des bornes de recharge pour véhicules électriques à domicile.

**Karim Bardeesy:** Y a-t-il des entreprises canadiennes qui sont en mesure de faire ce travail d'entretien et d'installation de chargeurs?

**Cherith Sinasac:** Oui, certainement. Le Canada dispose d'une chaîne d'approvisionnement électrique robuste. Nous sommes très intégrés avec les États-Unis, mais ces services sont certainement présents au Canada, tout comme les entrepreneurs en électricité. Électro-Fédération Canada ne les représente pas, mais nous travaillons évidemment en étroite collaboration avec eux. Il y a des entrepreneurs en électricité au Canada qui peuvent faire ce travail.

**Karim Bardeesy:** Monsieur Kingston, je voulais vous poser une question sur le rôle des remises à l'achat de véhicules électriques, dont vous avez parlé dans votre déclaration préliminaire. Je sais que vous côtoyez des concessionnaires. Que vous disent les concessionnaires et le siège social au sujet des possibilités créées par ces remises?

**Brian Kingston:** La demande de véhicules électriques est directement liée aux remises. Nous avons pu le constater lorsque la remise offerte par le gouvernement fédéral précédent a été supprimée et que la demande de véhicules électriques a considérablement diminué. C'est la même chose au niveau provincial. Le lancement du Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques a provoqué un regain d'intérêt immédiat pour les véhicules électriques. C'est fondamental. Si nous voulons qu'un plus grand nombre de personnes adoptent les véhicules électriques, nous devons les encourager à le faire dès les premières années.

**Karim Bardeesy:** À votre avis, est-il nécessaire que ces remises ne soient offertes que pour les voitures fabriquées au Canada?

**Brian Kingston:** Non. Nous sommes pour l'application générale de la remise sur les véhicules électriques, à l'exception de la Chine, dont je me ferai un plaisir de parler. Le fait est que nous ne construisons pas une gamme complète de véhicules électriques au Canada. Stellantis est la seule entreprise qui construit des véhicules électriques. Si on devait limiter la remise à la production canadienne, cela aiderait la production locale, mais nous n'obtiendrions tout simplement pas une augmentation suffisante de la demande.

**Karim Bardeesy:** Merci beaucoup.

J'aimerais poser quelques questions à M. Turner.

Vous avez indiqué que la politique sur les émissions d'échappement stimule non seulement l'innovation, mais aussi la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pourriez-vous nous donner votre avis sur le choix de l'instrument de politique qui consiste à imposer des normes plus strictes en matière d'émissions d'échappement?

**Jeff Turner:** Pour remettre les choses en contexte, la politique précédente, à savoir la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, précisait une part de marché des ventes de véhicules électriques, de véhicules électriques à batterie et de véhicules hybrides rechargeables qui augmenterait au fil du temps. L'adoption d'une norme sur les émissions de gaz à effet de serre répond aux demandes d'une plus grande souplesse pour parvenir à la réduction des émissions.

À court terme, cela ouvre la voie aux véhicules hybrides non rechargeables qui sont toujours alimentés par des combustibles fossiles, mais qui permettent des réductions importantes de la consommation globale de carburant. Cette politique crée une certaine souplesse. Il reste à savoir quel sera le niveau de rigueur des objectifs à long terme, car à partir d'un certain point, il faut passer aux véhicules rechargeables pour obtenir des réductions d'émissions plus importantes.

**Karim Bardeesy:** Nous savons que l'administration américaine a récemment abandonné les normes relatives aux émissions d'échappement. Pouvez-vous nous parler d'autres administrations qui les appliquent et de leur efficacité?

**Jeff Turner:** Nous avons observé un mouvement important en faveur de la réduction des émissions en Europe. Il y a évidemment beaucoup de débats au sujet des délais, comme c'est le cas ici également.

Comme nous l'avons vu sur d'autres marchés, à l'heure actuelle, les véhicules électriques représentent environ le quart des ventes de nouveaux véhicules dans le monde. Cela reflète des enjeux stratégiques comme les objectifs en matière d'émissions, ainsi que les progrès technologiques importants qui ont été réalisés.

À ce stade-ci, je trouve qu'il est frustrant, à titre de Canadien, de constater que nous sommes en retard par rapport à la moyenne mondiale. Je suis toutefois enthousiaste à l'idée que cette nouvelle politique soit définie au cours des prochaines années, parallèlement à d'autres mesures de soutien visant à favoriser l'atteinte de ces objectifs à long terme.

• (1720)

**Karim Bardeesy:** Pourriez-vous nous parler, en général ou de manière plus précise, de la façon dont les politiques favorables aux véhicules électriques stimulent l'activité économique sur un territoire plus vaste, plutôt que de se limiter au secteur manufacturier?

**Jeff Turner:** L'infrastructure de recharge est évidemment un élément déterminant. La plupart des gens rechargent leur véhicule à la maison s'ils ont l'espace nécessaire. Cela crée immédiatement du travail pour les électriciens, qui doivent installer l'équipement nécessaire dans les habitations pour permettre la mise en place de cette infrastructure de recharge.

Je pense que la plupart des gens pensent d'emblée à l'équivalent d'une station-service. Nous avons besoin d'infrastructures de recharge publiques pour permettre des trajets plus longs. C'est un investissement important que nous devons faire à l'échelle du pays, et non pas dans une seule région pour l'industrie de la fabrication. Dans toutes les régions du pays, il faut aussi des entrepreneurs en électricité, des entrepreneurs civils et des entreprises qui produisent cette infrastructure de recharge.

**Karim Bardeesy:** Je vous remercie.

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

[Français]

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

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

Mes premières questions s'adresseront à M. Kingston, mais je veux d'abord prendre un moment pour saluer l'ensemble des témoins. Encore une fois, il y a beaucoup de contenu, aujourd'hui. Je les remercie d'être des nôtres.

À mon tour, je voudrais aussi saluer particulièrement M. Kovrig.

Monsieur Kovrig, je peux vous dire que, pendant les années de votre détention en Chine, nous suivions les nouvelles à votre sujet à chaque bulletin, partout au Québec. Nous étions très inquiets pour vous, puisque vous étiez détenu dans des conditions épouvantables et faisiez l'objet d'accusations dignes de Kafka. Je suis heureux de voir que vous êtes maintenant sorti de ces conditions. C'est très émouvant pour moi de pouvoir vous dire ces mots au nom de mes collègues et amis.

Revenons aux travaux du Comité.

Monsieur Kingston, vous étiez ici, dans la salle, lors de la première heure, quand la ministre a fait sa présentation.

Avez-vous des commentaires à faire sur les propos de la ministre ou sur les échanges qui ont eu lieu ici, non seulement au sujet de l'industrie des véhicules électriques, mais également sur l'ensemble de l'industrie des véhicules automobiles?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Souhaitez-vous que j'aborde un élément précis ou que je fasse des commentaires plus généraux?

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** De façon générale.

[Traduction]

**Brian Kingston:** L'idée selon laquelle le Canada sera en mesure d'attirer des coentreprises chinoises n'est pas réaliste. Cela n'arrivera pas. Ce n'est pas ainsi que fonctionnent les fabricants d'équipement d'origine chinois.

Toutes les coentreprises chinoises qui ont été créées dans d'autres marchés du monde sont dotées de trousse de composantes démontables. C'est leur façon de fonctionner. Si ces entreprises construisent une usine, elles font venir de la main-d'œuvre chinoise. Comme nous l'avons vu en Hongrie, les conditions de travail dans ces usines tiennent de l'esclavage. L'idée même de créer des coentreprises et d'attirer des investissements chinois passe complètement à côté de l'essentiel.

Nous devons protéger ce que nous avons, c'est-à-dire une industrie totalement intégrée à celle des États-Unis. Cela ne changera jamais, et notre priorité doit donc être de travailler avec les Américains, et non d'ouvrir le marché à la Chine.

[Français]

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

La ministre a aussi fait allusion, à la fin de sa comparution, à un partenariat possible avec l'Union européenne pour développer un marché commun pour les véhicules électriques.

Cette idée a-t-elle un potentiel intéressant, ou faut-il vraiment viser le marché américain?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Non, il n'y a aucune chance que nous parvenions à créer une industrie qui exporte de grands volumes vers l'Europe. Nous avons déjà vu des fabricants envoyer de petits volumes de certains modèles de voitures vers l'Union européenne, mais si l'on veut desservir l'Europe, il faut le faire à partir de l'Europe ou ses environs.

Cette industrie a été créée il y a plus de 60 ans grâce à une chaîne d'approvisionnement nord-américaine. Nous nous trouvons simplement à côté de l'économie la plus grande, la plus dynamique et la plus riche du monde. Selon le modèle gravitationnel du commerce, la majeure partie des échanges commerciaux se fait avec la plus grande économie la plus proche.

De plus, l'Union européenne n'est pas ce que je qualifierais d'un marché à forte croissance. J'y étais il y a quelques semaines et j'ai observé qu'on s'inquiète beaucoup au sujet de l'avenir de l'Europe, des défis démographiques et de la faiblesse de la croissance économique là-bas.

Notre avenir repose sur la collaboration avec l'économie américaine. C'est là que nous devons concentrer nos efforts.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Merci beaucoup de vos réponses.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Sinasac.

Ce que vous proposez est très intéressant. Vous dites qu'il faut voir les batteries de véhicules électriques comme un actif qui peut servir à alimenter l'ensemble du réseau et à gérer les périodes de pointe. On pourrait même les utiliser pendant les pannes de courant.

À votre connaissance, y a-t-il des villes, des pays ou des régions où c'est déjà en place, ou est-ce qu'on est encore au stade de le proposer?

• (1725)

[Traduction]

**Cherith Sinasac:** On adopte les véhicules électriques partout dans le monde. Les Pays-Bas sont évidemment le chef de file européen dans ce domaine, car ce pays est doté de capacités en matière d'échange entre véhicules et réseau électrique et d'infrastructures de recharge généralisées. L'Allemagne a amorcé une transition vers les véhicules commerciaux dotés de capacité d'échange entre véhicules et réseau électrique en 2026, avec un nouveau cadre pour éliminer les obstacles réglementaires. Mercedes-Benz est en train de lancer sur le marché à grande échelle un véhicule doté de capacités d'échange entre véhicules et réseau électrique. Il suffit de regarder ce qui se passe aux États-Unis, plus précisément en Californie, où des projets pilotes sont en cours.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** D'accord, merci beaucoup.

J'aurais aimé vous demander ce qu'il manque pour qu'on puisse commencer à faire cela dans des régions au Canada ou dans des provinces, mais mon collègue M. Bardeesy vous l'a déjà demandé. Donc, j'ai déjà la réponse.

Monsieur Turner, avez-vous des commentaires sur cette intégration des batteries de véhicules électriques dans l'ensemble du réseau du Québec, par exemple, ou d'une région?

**Jeff Turner:** Oui, certainement. Merci. Je vais vous répondre en anglais.

[Traduction]

C'est un nouveau secteur prometteur pour le Canada. Des progrès très encourageants ont été réalisés dans différentes régions du pays. Par exemple, Nova Scotia Power a mené un projet pilote de recharge bidirectionnelle il y a quelques années. Pas plus tard que l'an

dernier, BC Hydro a fait la démonstration d'un autobus capable de réinjecter de l'électricité dans le réseau.

C'est un domaine émergent important qui semble très prometteur. Les services publics avec lesquels nous travaillons partout au pays y accordent beaucoup d'attention et considèrent les véhicules électriques comme un avantage net global pour le réseau. La demande accrue en dehors des périodes de pointe, lorsque la capacité est sous-utilisée, augmente les revenus des services publics d'électricité, ce qui aide à payer tous les coûts fixes. Selon notre analyse, grâce à ces facteurs et à une gestion prudente de la croissance de la charge des véhicules électriques, nous pourrions en fait réduire les coûts de l'électricité pour tous les consommateurs.

Des mesures importantes doivent être prises. Nous aidons à coordonner un effort national visant à harmoniser l'intégration des véhicules au réseau à l'échelle du pays. Nous aborderons des questions comme les normes de communication nécessaires pour soutenir cette initiative, les enjeux en matière de cybersécurité et la manière de démontrer la viabilité économique de ces types de programmes et de politiques.

[Français]

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

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

[Traduction]

Chers collègues, comme nous avons largement dépassé le temps imparti, je vais accorder cinq minutes à Mme Dancho. M. Ntumba et Mme O'Rourke auront ensuite deux minutes et demie chacun.

Je vais vous permettre de poser une dernière brève question, monsieur Ste-Marie.

[Français]

Cinq minutes, ce n'est pas bref pour vous, monsieur Ste-Marie, mais je peux vous donner 30 secondes de plus, puis nous allons conclure.

[Traduction]

Madame Dancho, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

**Raquel Dancho:** Je vous remercie.

Je remercie sincèrement les témoins d'être ici. Je vous suis reconnaissante de vos témoignages.

Certaines de mes questions s'adressent à M. Kingston.

J'aimerais parler un peu des répercussions potentielles à long terme de l'arrivée d'un plus grand nombre de véhicules électriques chinois au Canada. Je pense à la façon dont, il y a 35 ans, nous avons ouvert le marché nord-américain aux produits bon marché de la Chine. Aujourd'hui, tout ce qui se trouve dans cette salle a probablement été fabriqué en Chine. Je crains donc que, d'ici 30 ans, il n'y ait plus aucun constructeur automobile nord-américain si nous laissons entrer les véhicules électriques chinois, car nous ne pouvons pas vraiment rivaliser avec le faible coût de fabrication de ces voitures.

Qu'en pensez-vous? Est-ce que je me trompe? Cela vous préoccupe-t-il?

**Brian Kingston:** Oui, je suis très inquiet. La Chine subventionne massivement son industrie. Selon les estimations, ces subventions atteignent environ 230 milliards de dollars américains, ce qui dépasse tout ce que nous avons vu en Amérique du Nord. Bien entendu, les salaires sont très bas là-bas. Il n'y a pas de syndicats dans les usines d'automobiles chinoises et elles offrent donc, en moyenne, un salaire de 2 \$ américains l'heure. Dans une usine canadienne syndiquée par Unifor, le salaire atteint 45 \$ l'heure.

La Chine a une énorme surcapacité, car sa capacité est suffisante pour satisfaire deux ou trois fois la demande intérieure. Le pays tente maintenant de déverser ce produit excédentaire sur les marchés du monde entier qui sont assez naïfs pour l'accepter.

Nous connaissons la fin de l'histoire. Il suffit de regarder les marchés qui se sont ouverts à la Chine. La Chine est un partenaire commercial coercitif. Une fois un marché ouvert à la Chine, elle cherchera à obtenir un accès supplémentaire au marché jusqu'à ce que l'industrie du pays soit éliminée, et ce pays devient alors complètement dépendant des produits chinois. C'est la voie dans laquelle nous nous engageons avec cet accord.

**Raquel Dancho:** Je pense que cela résume bon nombre des préoccupations que nous avons entendues de la part de nombreux autres témoins.

Vous pouvez ajouter les répercussions en matière de sécurité. Nous savons que tous les nouveaux véhicules d'aujourd'hui sont en grande partie électriques, car ils sont équipés de nombreux systèmes électroniques. Qu'ils soient des véhicules électriques ou non, ils sont presque comme des téléphones intelligents sur roues. Je crois comprendre que tous les constructeurs automobiles disposent d'une grande partie de nos données, comme les données GPS, car nous synchronisons nos téléphones avec eux.

Vous représentez les principaux constructeurs automobiles nord-américains. D'après ce que vous savez des données dont disposent ces entreprises, êtes-vous à l'aise avec le fait que la Chine ait accès à ces données à grande échelle au Canada?

• (1730)

**Brian Kingston:** Non, pas du tout. Les cyberrisques sont bien répertoriés. D'autres pays qui ont autorisé l'entrée de véhicules électriques chinois sur leur marché — Israël, la Pologne et le Royaume-Uni — ont maintenant interdit l'utilisation de ces véhicules à proximité de leurs installations gouvernementales et militaires. Même la Chine a interdit la circulation des Tesla appartenant à des intérêts américains sur son territoire. Si la Chine en arrive là, c'est forcément parce qu'elle estime qu'il existe un cyberrisque. L'idée que nous puissions permettre à ces véhicules de circuler sur nos routes sans aucune condition ou garde-fou concernant l'utilisation des données et leur destination est très inquiétante.

Je tiens à préciser qu'en 2024, le gouvernement s'est engagé à mettre en place des règles concernant le matériel et les logiciels des véhicules connectés, afin de s'aligner sur les États-Unis. Cela ne s'est pas produit et cet accord a déjà été conclu.

**Raquel Dancho:** Monsieur Kovrig, pourriez-vous répondre à la même question? Avez-vous des préoccupations semblables à celles de M. Kingston?

**Michael Kovrig:** Oui, certainement. Les véhicules électriques chinois sont des plateformes de données connectées et liées à l'État. Un véhicule électrique chinois moderne est un ordinateur roulant muni de caméras, de microphones, etc. Tous les véhicules autonomes modernes ou les véhicules électriques ont ces capacités,

mais la loi chinoise de 2017 sur le renseignement national oblige toute entreprise chinoise, y compris celles qui mènent des opérations à l'étranger, à communiquer des données à Pékin sur demande. Il n'existe aucun recours judiciaire ou mécanisme de contestation dans ces cas.

Le département de la Sécurité intérieure des États-Unis a été catégorique à ce sujet. Les recours des entreprises de la République populaire de Chine sont limités, voire inexistantes. C'est la raison pour laquelle le Bureau de l'industrie et de la sécurité des États-Unis estime que les véhicules connectés présentent un risque indu et inacceptable et c'est aussi la raison pour laquelle le Groupe des cinq a déjà imposé des restrictions à Huawei, TikTok, Hikvision et DJI selon la même logique. Les véhicules connectés sont les prochains sur cette liste.

**Raquel Dancho:** Lorsque vous avez répondu à certaines questions de mon collègue, M. Guglielmin, un peu plus tôt, vous alliez parler de l'impact des véhicules électriques chinois au Royaume-Uni. J'aimerais simplement vous donner l'occasion de terminer votre réflexion à ce sujet.

**Michael Kovrig:** Oui, certainement. En gros, le Royaume-Uni n'est pas un modèle particulièrement pertinent pour le Canada, car il a complètement ouvert son marché. Par conséquent, les véhicules chinois ont connu une progression rapide sur ce marché. Le Royaume-Uni se trouve dans une position radicalement différente, car il n'essaie pas de maintenir une industrie automobile nationale de la même envergure.

Dans le cas des véhicules connectés, c'est un modèle indicatif avec lequel le Canada doit faire preuve de prudence. Le problème est semblable à celui concernant Huawei. Bon nombre de ces pays ont d'abord laissé Huawei construire des infrastructures essentielles et des réseaux de base sur leur territoire parce que c'était bon marché, pour ensuite découvrir que cela posait des problèmes sur le plan de la sécurité. En effet, cela a permis à une grande puissance potentiellement hostile de non seulement commettre des actes d'espionnage, mais aussi de paralyser des éléments importants du réseau ou de les laisser se dégrader. Des pays européens, y compris le Royaume-Uni, doivent maintenant tenir compte de préoccupations en matière de sécurité après avoir déjà autorisé l'entrée de véhicules électriques, ce qui risque fort d'entraîner des coûts et des restrictions encore plus importants.

L'idée d'ouvrir la porte aux échanges commerciaux et d'évaluer ensuite les risques pour la sécurité se traduira au bout du compte par des économies de bouts de chandelle, et cela finira par coûter plus cher, tant sur le plan financier que sur celui de la sécurité.

**Raquel Dancho:** Monsieur Kovrig, c'est un honneur de vous avoir parmi nous. Nous vous sommes très reconnaissants de votre témoignage fondé sur votre expérience concrète, que nous reconnaissons tous. Je vous remercie de votre présence.

**Michael Kovrig:** Merci.

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

[Français]

Monsieur Ntumba, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**Bienvenu-Olivier Ntumba:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Turner, en 2026, votre firme s'est concentrée sur la modernisation et l'expansion du réseau électrique et énergétique canadien. Vous avez dit que la demande en électricité allait augmenter de 62 % à 112 % d'ici 2050.

Les véhicules électriques étant de plus en plus prisés, quels conseils donneriez-vous au gouvernement du Canada, dont la chaîne d'approvisionnement en batteries est importante?

Comment devrait-il se préparer par rapport à cela?

[Traduction]

**Jeff Turner:** La croissance lente des véhicules électriques est notable. Nous travaillons avec les services publics un peu partout au pays pour nous y ajuster et pour comprendre à quelle vitesse les choses prendront forme. Heureusement, la transition se fait de façon progressive. Tout le monde ne remplacera pas son véhicule du jour au lendemain.

De surcroît, comme je l'ai mentionné, la charge sur le réseau est foncièrement flexible. La plupart des gens conduisent environ 50 kilomètres par jour avec une batterie d'une autonomie d'environ 400 à 500 kilomètres. Étant donné la grande variabilité de l'horaire de recharge des véhicules, l'alimentation peut se faire de façon très avantageuse pour le réseau.

Vu le contexte et l'ensemble des possibilités concernant la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, une pièce très importante du casse-tête est de mettre en place des options d'intégration des véhicules au réseau qui permettraient à la fois de procurer aux Canadiens des moyens de transport écologiques et abordables et de renforcer le réseau grâce à des actifs de stockage flexibles qui faciliteront l'ajustement aux fluctuations de la demande et de l'offre en électricité.

• (1735)

[Français]

**Bienvenu-Olivier Ntumba:** Madame Sinasac, dans votre introduction, vous avez dit que le Canada n'avait pas de forum coordonné à l'échelle internationale.

Pouvez-vous expliquer cela davantage?

[Traduction]

**Cherith Sinasac:** Oui. À l'heure actuelle, nous n'avons pas de ressources allouées à ce domaine. Le gouvernement fédéral devra consacrer des ressources à la mobilisation de l'industrie. Il faudra aussi que les services publics, les organismes de réglementation, les parties prenantes au niveau provincial, les fabricants, les constructeurs automobiles et tous les autres joueurs travaillent ensemble. Nous devons examiner en priorité les trois piliers et les mettre en œuvre en parallèle. Il faudra harmoniser les cadres techniques, produire des analyses de rentabilisation et structurer un projet pilote fondé sur des données probantes. Du financement et une coordination nationale devront être accordés aux trois piliers afin d'ouvrir cette possibilité.

Pour revenir à la dernière question que vous avez posée, Électro-Fédération Canada vient de publier une étude sur la construction du système électrique au Canada, qui présente une feuille de route sur les politiques et sur la chaîne d'approvisionnement.

Le financement nécessaire pour agrandir le réseau est directement lié à la modernisation du réseau grâce notamment à la mise en place de technologies de réseau intelligent telles que la recharge bidirectionnelle. Si nous modernisons le réseau de façon à accroître

son efficacité et que nous arrivons à utiliser et à extraire plus de valeur du système existant, nous réduirons en proportion les dépenses de construction, d'où l'urgence de s'atteler à la tâche. La modernisation doit aussi se faire au fur et à mesure que les véhicules électriques arriveront sur les routes. La construction et les dépenses liées au réseau seront inversement proportionnelles aux efforts de modernisation.

Pour l'heure, le plus grand problème est notre incapacité à déployer ces technologies à la vitesse voulue. Cette difficulté serait surmontée si le fédéral parvenait à mobiliser l'industrie.

[Français]

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

[Traduction]

Madame O'Rourke, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**Dominique O'Rourke:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Kovrig, merci beaucoup des nombreuses recommandations que vous avez fournies. Je pense que les Canadiens sont heureux et reconnaissants de vous voir devant le Comité aujourd'hui.

Je vais poser mes questions à M. Kingston parce que je préside le caucus libéral sur l'automobile et que je m'intéresse tout particulièrement à la construction automobile.

Vous avez affirmé que les coentreprises produisent des ensembles de pièces détachées qui font entrer de la main-d'œuvre chinoise au Canada. Pourtant, la ministre a dit clairement que nous pourrions établir nos propres conditions concernant la main-d'œuvre locale, la sécurité et les normes. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Selon ce que j'avais compris, la limite de 49 000 véhicules empêcherait le dumping et nous ramènerait aux seuils de 2023. Aviez-vous ces préoccupations en 2023?

Comme j'ai une question complémentaire, je vous demanderais de répondre à ma première question très rapidement.

**Brian Kingston:** À propos des conditions dont parlait la ministre, je voulais souligner que la Chine ne fonctionne pas de cette façon. Si vous dites que vous devez protéger les chaînes d'approvisionnement locales et recourir à de la main-d'œuvre locale syndiquée, n'importe quel fabricant d'équipement d'origine chinois vous enverra promener, comme l'a fait BYD. Penser qu'une telle chose pourrait arriver est utopique parce que la mise en place de règles véritables qui protégeraient l'industrie canadienne est incompatible avec le modèle économique chinois.

Quant au dumping, le nombre de véhicules est limité à 49 000, mais comme je l'ai mentionné dans ma réponse précédente, la Chine est un partenaire commercial coercitif. Si elle veut un plus grand accès au marché, elle imposera des restrictions à nos exportations de canola. Elle activera d'autres leviers pour avoir accès au marché, conformément aux stratagèmes commerciaux qu'elle applique à divers secteurs dans divers pays. Le nombre de véhicules a été fixé à 49 000, mais la porte est ouverte.

**Dominique O'Rourke:** Nous traverserons le pont lorsque nous arriverons à la rivière. D'ici là, nous renforçons notre secteur manufacturier au pays.

Je me réjouis de voir que GM est le plus grand vendeur de véhicules électriques au Canada cette année. Ce sont d'excellentes nouvelles. Nous sommes vraiment emballés par les développements qui seront effectués chez Ford très bientôt. Nous souhaitons tous voir une forte présence canadienne dans le secteur de la construction automobile.

Pourriez-vous m'expliquer à quoi ressemblent les coentreprises et les partenariats dans vos sociétés membres? Les constructeurs automobiles internationaux comptent un certain nombre de coentreprises, dont une bonne part comporte une entreprise chinoise. Qu'en est-il des trois grands constructeurs automobiles?

• (1740)

**Brian Kingston:** Les entreprises qui veulent accéder au marché chinois sont forcées par l'État chinois d'établir une coentreprise en Chine. Cette façon de faire s'applique dans les secteurs aérospatial et ferroviaire, et bien évidemment, dans le secteur de l'automobile. Pour faire des ventes, mener des activités et bâtir des réseaux en Chine, toutes les entreprises doivent passer par un réseau de coentreprises. Pratiquement tous les fabricants d'équipement d'origine internationaux détiennent une coentreprise en Chine.

Lorsque la Chine crée des coentreprises, elle apprend au contact des entreprises qui y investissent. Elle s'organise ensuite pour exporter certains de leurs produits partout dans le monde. La structure du marché chinois est ainsi faite. Pour mener des opérations en Chine, il faut établir une coentreprise sur place.

**Dominique O'Rourke:** Ma dernière question porte sur vos préoccupations liées à certains...

**Le président:** Je suis désolé, madame O'Rourke. Je ne surveillais plus le chronomètre parce que je regardais le calendrier. Vous avez profité de mon inattention.

**Dominique O'Rourke:** Je parviens toujours à me faufiler.

[Français]

**Le président:** Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole. Soyez bref, s'il vous plaît.

**Gabriel Ste-Marie:** Monsieur Kingston, vous représentez des fabricants américains, dont GM, Ford et Stellantis. Vous êtes en faveur du libre-échange et contre les droits de douane.

Les sociétés mères, aux États-Unis, font-elles le même genre d'interpellation auprès du gouvernement américain?

Le gouvernement américain semble-t-il ouvert à l'idée de laisser tomber les droits de douane?

Les sociétés mères envisagent-elles des poursuites judiciaires par rapport à ces droits de douane illégitimes, voire illégaux?

[Traduction]

**Brian Kingston:** C'est une excellente question.

L'industrie s'oppose aux politiques tarifaires américaines. Pour vous donner une idée des dommages subis par l'industrie, les constructeurs aux États-Unis ont déjà payé 35 milliards de dollars en droits de douane américains. La production nord-américaine d'automobiles a diminué de 2 %, tandis que la production en Chine a augmenté de 10 % l'an dernier, et la part de marché au Canada de véhicules construits aux États-Unis s'est réduite de 12 % en 2025.

Le protectionnisme américain nuit considérablement à l'industrie aux États-Unis et les constructeurs automobiles plaident constamment pour l'élimination des droits de douane. Nous n'y sommes pas encore parvenus, mais notre objectif est de retourner au commerce automobile exempt de droits de douane en Amérique du Nord.

[Français]

**Gabriel Ste-Marie:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Merci beaucoup aux témoins qui se sont joints à nous aujourd'hui. Nous vous sommes très reconnaissants de vous être libérés pour le Comité. Vous avez le grand honneur de clore notre étude sur les véhicules électriques.

Le Comité passera en revue les témoignages prononcés par une grande variété d'experts au cours des derniers mois. Il en fera ensuite rapport à la Chambre des communes et, par le fait même, aux Canadiens.

Merci beaucoup d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

Chers collègues, nous avons eu comme d'habitude une conversation productive. Merci beaucoup. Nous reprendrons notre étude sur l'intelligence artificielle jeudi.

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>