



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

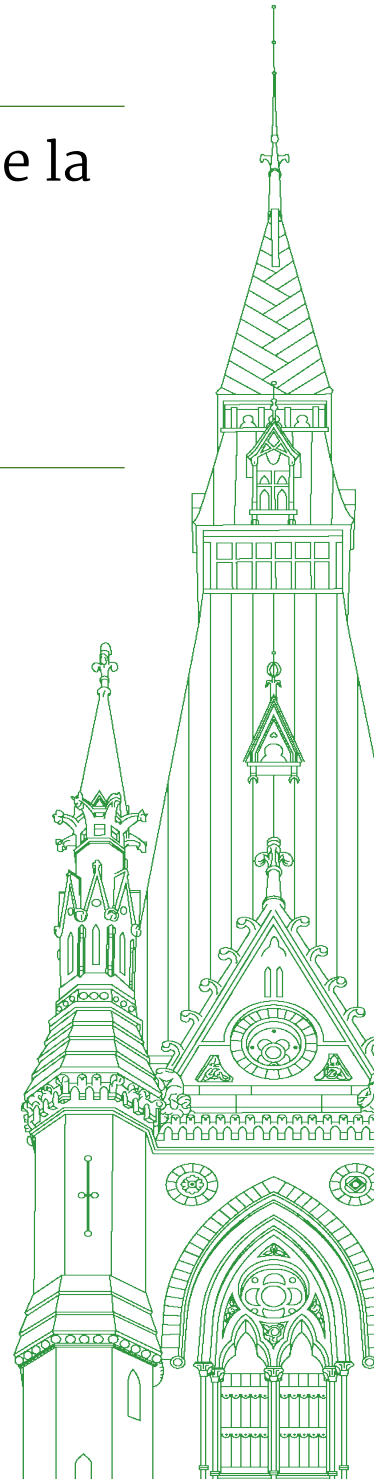
Comité permanent de l'industrie et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 039

Le lundi 25 mai 2026

Président : Ben Carr



Comité permanent de l'industrie et de la technologie

Le lundi 25 mai 2026

• (1550)

[Français]

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

J'espère que vous avez passé deux bonnes semaines dans vos circonscriptions.

[Traduction]

Nous serons ici pendant deux heures cet après-midi. La première heure de la réunion se déroulera en présence de la ministre Joly.

[Français]

Elle va nous parler de plusieurs choses à propos du ministère de l'Industrie.

[Traduction]

Nous accueillons également des fonctionnaires. Ils resteront avec nous pour la deuxième heure.

[Français]

Je peux confirmer que tous les tests audiovisuels ont été effectués.

[Traduction]

Chers collègues, conformément à l'article 81(4) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 12 mars 2026, nous allons entamer l'examen du budget principal des dépenses. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous avons adopté, le même jour, une motion visant à examiner le Budget supplémentaire des dépenses 2025-2026.

[Français]

Sur ce, madame la ministre, je vous donne la parole.

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

Ça me fait plaisir d'être ici.

[Traduction]

Comme nous le savons, nous traversons actuellement une période de profonde transformation à l'échelle mondiale. Nous vivons des changements économiques majeurs. Partout dans le monde, les gouvernements agissent rapidement pour protéger les chaînes d'approvisionnement et les industries stratégiques de leurs pays. Les structures du commerce changent. Nous le savons tous. L'incertitude n'est plus l'exception, mais bien le contexte dans lequel nous évoluons.

Nous l'avons constaté de nos propres yeux au cours des derniers mois, qu'il s'agisse des décisions prises à Washington, de la montée

du protectionnisme ou des répercussions directes sur des secteurs comme ceux de l'aérospatiale, de l'acier et de l'automobile.

Monsieur le président, disons-le sans détour: nous sommes en pleine guerre commerciale. Le Canada a dû intervenir en temps réel. Nous savons que les pressions continueront à s'exercer. Or, nous savons également que s'il y a beaucoup de choses sur lesquelles nous n'avons aucune prise dans le monde — et nous ne pouvons certainement pas contrôler ce qui se passe à Washington —, il y en a beaucoup d'autres sur lesquelles nous avons un moyen d'agir ici, chez nous.

En 2025, nous étions beaucoup plus en mode réaction. En 2026, nous avons un plan et nous le mettons en œuvre. Nous en voyons déjà les résultats.

[Français]

L'an dernier, le Canada a créé 189 000 emplois, soit davantage que les États-Unis, malgré une économie 10 fois plus petite.

Notre approche est simple et ciblée, c'est-à-dire qu'elle se résume en trois verbes: protéger, créer et attirer.

D'abord, il s'agit de protéger les emplois.

Dans des secteurs comme l'acier, l'aluminium, la foresterie, les minéraux critiques et le secteur manufacturier, les travailleurs canadiens font face à des pressions bien réelles. Nous avons donc agi.

Nous avons renforcé l'application de nos règles commerciales afin d'assurer des conditions concurrentielles équitables.

Nous avons également accru le soutien aux industries touchées grâce à des outils ciblés de liquidités et d'investissements. Cela inclut notamment la récente annonce d'un nouveau programme de 1 milliard de dollars à la BDC, soit la Banque de développement du Canada, visant à renforcer la résilience économique du pays, notamment dans des secteurs clés comme l'acier, l'aluminium et le cuivre.

De plus, nous avons mis en place une nouvelle enveloppe de 500 millions de dollars dans le cadre de l'Initiative régionale de réponse tarifaire pour vraiment soutenir les différentes entreprises touchées par les droits de douane dans tous les secteurs confondus.

En outre, nous travaillons directement avec des entreprises afin de maintenir la production et protéger les emplois partout au pays. C'est certainement le cas dans le domaine de l'automobile.

[Traduction]

Comme nous le savons tous, plus de 90 % de la production automobile canadienne est exportée vers un seul marché et elle fait désormais face à des droits de douane. Nous avons agi rapidement. Grâce à notre stratégie automobile, nous protégeons plus de 500 000 emplois tout en préparant le Canada pour l'avenir. Nous savons que d'ici cinq ans, 40 % des véhicules vendus dans le monde devraient être électriques. Le Canada ne restera pas à la traîne. Il sera à l'avant-garde.

Nous soutenons les entreprises qui investissent et qui s'adaptent et nous récompensons celles qui choisissent le Canada et qui investissent dans les travailleurs canadiens. Dans le cadre du Fonds de réponse stratégique, nous avons investi 3 milliards de dollars pour aider les entreprises à se diversifier, à se moderniser et à être concurrentielles à l'échelle mondiale. En outre, nous accordons la priorité aux fournisseurs canadiens dans notre approvisionnement et nous renforçons les chaînes d'approvisionnement nationales afin de réduire la vulnérabilité.

Parallèlement, nous misons sur nos 52 accords commerciaux pour conquérir de nouveaux marchés. Nous savons que la résilience passe par la diversification et la vigueur. C'est pourquoi j'ai également annoncé vendredi dernier la création de 200 nouveaux emplois et un investissement fédéral de 76 millions de dollars dans le projet de Tenaris à Sault Ste. Marie. Cela permettra de moderniser et de diversifier la production sidérurgique canadienne et de renforcer notre base industrielle nationale. Pour l'essentiel, notre plan fonctionne.

Deuxièmement, tout en créant des emplois, nous voulons nous assurer de bâtir des industries d'avenir. Nous faisons avancer de grands projets nationaux. Nous pensons bien sûr aux réacteurs nucléaires à Darlington et au train à grande vitesse entre Toronto et Québec. De plus, nous accélérons l'approbation des grands projets. Nous investissons dans l'intelligence artificielle, l'informatique quantique et la fabrication de pointe.

Nous soutenons la croissance des entreprises canadiennes en leur facilitant l'accès à des capitaux et en les aidant à devenir des acteurs de premier plan dans le monde. Récemment, nous avons annoncé un investissement de 55,7 millions de dollars dans MDS Coating. Il s'agit d'une entreprise très importante de l'Île-du-Prince-Édouard et l'investissement contribuera à la création et au maintien de jusqu'à 230 emplois bien rémunérés sur l'île. C'est dans le secteur aéronautique.

• (1555)

[Français]

Troisièmement, notre objectif est d'attirer des talents et des investissements.

À un moment où plusieurs pays se replient sur eux-mêmes, pour notre part, nous voulons avancer et nous ouvrir davantage. Nous avons lancé une stratégie ambitieuse d'attraction de talents assortie d'un budget de 1 milliard de dollars. Le but est à la fois d'attirer les meilleurs chercheurs dans nos universités et de créer un espace où nous pourrions créer davantage de soutien entre nos universités et l'industrie pour vraiment positionner le Canada comme une plaque tournante mondiale de l'innovation.

Finalement, nous travaillons présentement à attirer de nouveaux capitaux. Le meilleur exemple que je pourrais vous donner est que, comme plusieurs d'entre vous sont déjà au courant, AirAsia a choisi

le Canada en achetant 150 nouveaux avions Airbus A220 fabriqués ici, chez nous, c'est-à-dire à Mirabel, au Québec. Il s'agit de la plus importante commande de ce type de notre histoire. C'est vraiment un vote de confiance envers notre industrie et nos travailleurs.

Du reste, je pourrais vous parler de la Stratégie industrielle de défense, dont l'objectif est de créer 125 000 emplois et également de recréer une base industrielle dans le domaine de la défense, mais je sais que le temps de parole est limité.

[Traduction]

Je conclurai simplement en disant que, dans un monde où la concurrence géopolitique s'intensifie, le Canada doit agir en position de force. Nous devons renforcer nos capacités nationales et réduire la vulnérabilité.

Monsieur le président, le Canada ne reste pas les bras croisés. Nous protégeons ce que nous avons bâti, nous créons les conditions de demain et nous attirons les personnes et les capitaux qui façonneront notre avenir.

Merci. Je suis prête à répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame la ministre.

Dans mon empressement à ce que nous commençons, j'ai oublié de présenter vos collègues. Je vais prendre un moment pour le faire.

L'hon. Mélanie Joly: Je suis toute à vous.

Le président: Nous accueillons Mme Valerie Huot, sous-ministre adjointe et dirigeante principale des finances par intérim. Elle est accompagnée de M. Mark Schaan, sous-ministre délégué.

Merci beaucoup à mes collègues de ce côté-ci de m'avoir laissé le temps de présenter les fonctionnaires.

Sur ce, nous allons passer à notre première série de questions.

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

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

Je vous remercie, vous et vos collègues, madame la ministre, d'être parmi nous aujourd'hui.

Madame la ministre, vous avez brièvement parlé de la crise à laquelle notre secteur de l'automobile est confronté. Pouvez-vous expliquer clairement votre principal argument qui justifie l'importation de 49 000 véhicules électriques chinois au Canada et nous dire en quoi cela profitera — ou non — à notre secteur national de la construction automobile?

L'hon. Mélanie Joly: Je pense que le plan était clair. Le premier ministre l'avait d'ailleurs mentionné à l'époque. Notre objectif était de nous assurer, tout d'abord, d'être capables de soutenir nos producteurs de canola, qui jouent un rôle si important dans les Prairies, comme vous le savez. Ensuite, il s'agissait de protéger nos pêcheurs, qui ont également été visés par des droits de douane. C'était une bonne chose pour les gens du Canada atlantique, du Nord et de la côte Ouest. Enfin, en 2023, le Canada importait déjà 43 000 voitures de la Chine. Il s'agit d'une légère augmentation par rapport à ce que nous importions en 2023.

Raquel Dancho: Merci beaucoup.

Je vous remercie de mentionner les exportations agricoles. Comme vous le savez, les négociations que votre gouvernement a menées n'ont pas vraiment abouti à un échange équitable. On ne parle ici que d'un répit provisoire concernant certains des contrôles à l'exportation de produits agricoles imposés par la Chine. En effet, le porc et l'huile de canola demeurent touchés et le répit que vous avez obtenu expire à la fin de cette année.

Comme vous le savez bien, lorsque les véhicules électriques chinois arriveront au Canada, ils seront là pour de bon. Vous n'avez pas négocié d'accord à long terme pour nos producteurs de canola, qui ne pensent pas que cet échange corresponde tout à fait à ce que vous en dites. Or, je suis ravie que vous ayez parlé de 2023, car c'est l'année suivante, il y a environ un an et demi, je crois, que, comme vous le savez, vous avez vous-même imposé des restrictions assez importantes sur les véhicules électriques chinois.

En fait, vous avez expliqué que c'était parce que cela exercerait une pression à la baisse injustifiée sur les prix, ce qui compromettrait la rentabilité des producteurs canadiens, et qu'il y aurait moins de choix puisque d'autres importations seraient évincées. Vous aviez tout à fait raison sur ce point, madame la ministre. Bien sûr, au Mexique, en Indonésie, au Brésil, en Australie et dans la plupart des pays qui ont autorisé l'entrée de véhicules électriques chinois sur leur territoire, lesdits véhicules ont envahi le marché et mis en péril la chaîne d'approvisionnement nationale. Encore une fois, je ne comprends pas bien pourquoi vous autorisez l'importation de ces véhicules, étant donné la grave crise qui secoue le secteur de l'automobile au Canada.

• (1600)

L'hon. Mélanie Joly: Tout d'abord, en ce qui concerne les négociations avec la Chine, je pense que de nombreux premiers ministres provinciaux se sont en fait montrés très positifs sur l'importance de l'accord et les répercussions sur les Canadiens. C'est le cas en particulier de ceux des Prairies, y compris le premier ministre Moe, le premier ministre conservateur. Je pense qu'il était important de parvenir à régler des questions essentielles, en particulier pour le secteur agricole.

En même temps, je pense qu'il était important...

Raquel Dancho: Elles ne sont pas réglées. Ces questions ne sont pas réglées, madame la ministre.

L'hon. Mélanie Joly: Je pense qu'il est également important de comprendre que, même si 49 000 véhicules seront importés, cela représente moins de 3 % de la production totale au Canada...

Raquel Dancho: Mais 40 % de nos véhicules électriques...

L'hon. Mélanie Joly: Je suis désolée. Ma collègue me coupe la parole, mais je voudrais juste terminer ma réponse.

Le président: Madame Dancho, je vais accorder à la ministre encore une vingtaine de secondes pour qu'elle puisse terminer sa réponse, après quoi nous reviendrons à vous.

L'hon. Mélanie Joly: Ce que je veux dire, c'est que cela représente moins de 3 % de la production et, à cet égard, nous travaillons déjà avec de nombreuses entreprises qui importeront au Canada. Parallèlement, nous essayons non seulement de soutenir la production actuelle au Canada, mais aussi d'en accroître le volume. C'est d'ailleurs exactement ce qui s'est produit au cours de la dernière année dans le secteur automobile.

Raquel Dancho: La question agricole est loin d'être réglée. Encore une fois, il s'agit d'un répit provisoire pour une partie des exportations agricoles. En fait, au cours des 10 dernières années pen-

dant lesquelles vous avez été ministre et le gouvernement libéral a été au pouvoir, le gouvernement chinois s'est servi de notre agriculture et de nos agriculteurs comme d'un bâton pour frapper le Canada, pour nous contraindre, à quatre ou cinq reprises, je crois. Il s'agit là d'un problème que vous n'avez pas réussi à résoudre à long terme.

La dernière fois que vous avez comparu devant le Comité, vous avez mentionné trois conditions requises pour autoriser l'entrée de ces véhicules au Canada, dont l'une concernait les normes du travail. Je voudrais revenir sur la question du travail forcé.

Vous avez dit à mon collègue, M. Falk, que votre point de vue était que vous alliez toujours suivre ce que dit l'ONU. L'ONU est sans équivoque et, bien sûr, comme vous le savez, par l'intermédiaire du Haut-Commissariat des Nations unies aux droits de l'homme, elle a déclaré que diverses méthodes coercitives étaient utilisées pour avoir une main-d'œuvre excédentaire au Xinjiang. De graves violations des droits de la personne ont été commises dans la région autonome ouïghoure du Xinjiang.

Dans un rapport de l'ONU de 2022, on indique qu'il y a lieu de croire que les programmes de travail et d'emploi sont discriminatoires et qu'ils comportent des éléments de coercition. En janvier de cette année, un rapport de l'ONU indiquait que des experts de l'ONU avaient exprimé de profondes inquiétudes au sujet d'allégations persistantes de recours au travail forcé. Ils auraient dit que dans de nombreux cas, les éléments de coercition étaient si graves qu'ils pourraient correspondre à un transfert forcé ou à de l'esclavage, ce qui constituerait un crime contre l'humanité.

Si vous êtes d'accord avec l'ONU, comment pouvez-vous autoriser l'importation de véhicules pouvant contenir de l'aluminium, par exemple, dont la production a été associée au travail forcé? Comment le justifiez-vous?

L'hon. Mélanie Joly: Il y a trois semaines, juste avant la relâche, j'ai témoigné devant le Comité pendant une heure entière pour expliquer notre position sur les véhicules électriques. Je crois qu'une étude approfondie a été menée par les parlementaires.

Bien sûr, tout ce que j'ai dit à ce moment-là reste valable et il en est de même pour tout ce que j'ai dit au sujet du travail forcé.

Raquel Dancho: À ce moment-là, vous avez refilé la question à l'ASFC et à votre collègue de Sécurité publique Canada. Vous avez dit qu'il s'en occuperait, mais si vous admettez qu'il y a recours au travail forcé, vous avez tout de même autorisé cette négociation pour permettre l'entrée au pays des 49 000 véhicules, et vous dites « eh bien, Sécurité publique Canada s'en chargera ».

C'est une position insensée. Soit vous croyez qu'une telle chose se produit et que les véhicules ne devraient donc pas entrer au pays, soit vous renvoyez la balle à votre collègue de Sécurité publique Canada en disant qu'il les attrapera peut-être.

Le gouvernement fédéral estime-t-il donc que Sécurité publique et l'ASFC ne les laisseront pas entrer?

L'hon. Mélanie Joly: Je pense que vous partez d'une hypothèse au sujet des 49 000 véhicules électriques qui ne concerne que certains constructeurs automobiles chinois. Je ne suis pas d'accord avec vous et nous sommes...

Raquel Dancho: Vous ne croyez pas qu'il y ait du travail forcé...

L'hon. Mélanie Joly: Puis-je seulement terminer ma réponse?

Le président: Oui.

Comme nous allons dépasser le temps imparti, je vais donner à la ministre l'occasion de répondre.

L'hon. Mélanie Joly: Ce que je veux dire, c'est que de nombreux constructeurs automobiles occidentaux exporteront leurs voitures au Canada, et que, en fin de compte, il y aura aussi...

Raquel Dancho: Et les constructeurs chinois?

L'hon. Mélanie Joly: ... une équipe chinoise. Toutefois, à ce stade-ci, en ce qui a trait à la répartition des 49 000 véhicules, le travail n'est pas encore terminé.

Le président: Merci beaucoup, madame Dancho.

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

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

Bienvenue, madame la ministre. C'est un plaisir de vous revoir.

Nous parlons du budget des dépenses et des investissements importants destinés à soutenir les entreprises qui ont été durement touchées par la guerre commerciale. Nous parlons aussi des mesures visant à aider d'autres entreprises à se développer et à tirer parti d'un certain nombre de nouvelles possibilités offertes dans les secteurs de la défense, de l'aérospatiale, du nucléaire, de l'électricité et de l'infrastructure et dans le cadre des grands projets et celui de la politique « Achetez canadien ».

Nous investissons pour renforcer et protéger des entreprises, puis pour en aider d'autres à croître, tout en veillant à ce que nous formions les personnes nécessaires pour faire le travail ici, au Canada. Je me demande si vous souhaiteriez nous dire ce que vous avez entendu de la part d'entreprises canadiennes à propos des mesures que le gouvernement a prises au cours de la dernière année pour les soutenir pendant la guerre commerciale et les aider à se réorienter. Que pensent-elles de toutes les possibilités qui s'offrent pour l'année à venir?

• (1605)

L'hon. Mélanie Joly: Écoutez, c'est une dure année pour de nombreuses entreprises canadiennes, qui font face à tant d'incertitudes à un moment où, dans bien des cas, leurs modèles d'affaires reposent principalement sur les exportations vers les États-Unis. C'est sans aucun doute le cas pour celles des secteurs de l'acier, de l'aluminium, de l'automobile et de la foresterie, ainsi que pour de nombreuses petites et moyennes entreprises de partout au pays. Nous bénéficions toujours du meilleur accord au monde lorsqu'il s'agit de l'accès au marché américain, mais les droits de douane ont eu des répercussions sur beaucoup de gens.

Cela dit, je pense que la réaction a été positive. C'est parce que, premièrement, nous avons un plan. Deuxièmement, à mesure que notre plan est mis en œuvre, nous voyons qu'il fonctionne vraiment.

Le meilleur exemple que je puisse vous donner est celui de l'entreprise Tenaris, que j'ai visitée la semaine dernière en compagnie du premier ministre Ford, qui est, comme nous le savons tous, le premier ministre de l'Ontario. Nous étions à Sault Ste. Marie, où nous avons annoncé la création de 200 nouveaux emplois et un investissement de plus de 70 millions de dollars. Cet investissement a été rendu possible grâce au fait que nous avons approuvé bon nombre des projets du secteur de l'énergie dans l'Ouest. Aujourd'hui, Tenaris, qui est une entreprise d'envergure mondiale, a décidé d'investir davantage dans la transformation de ses tuyaux et de ses tubes, car elle estime que la demande augmente au Canada, ce qui

justifie cette décision sur le plan commercial. Que faut-il comprendre? Il faut comprendre que c'est une bonne nouvelle pour Al-goma à Sault Ste. Marie, tout comme pour Tenaris.

Par ailleurs, l'autre exemple que je pourrais vous donner est sans aucun doute celui du secteur de la défense. Nous sommes partis d'une situation où le secteur de la défense était pratiquement inexistant ou très limité au Canada, et nous avons aujourd'hui devant nous l'une des plus grandes possibilités commerciales depuis des décennies. Nous avons élaboré la Stratégie industrielle de défense. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, notre objectif est de créer 125 000 emplois. J'en parle parce que, de toutes les stratégies industrielles que le gouvernement n'a jamais annoncées, c'est celle qui bénéficie du financement le plus important depuis la Seconde Guerre mondiale, puisqu'elle s'appuie sur un budget de 500 milliards de dollars.

Concrètement, que constatons-nous? Nous voyons que le secteur aérospatial investit massivement et s'efforce de créer de nouveaux emplois. C'est ce qu'illustre l'exemple de MDS Coating à l'Île-du-Prince-Édouard. Il s'agit du plus important investissement privé et fédéral que nous ayons vu ces dernières décennies dans la province et il permet de créer et de préserver 230 emplois dans le secteur aérospatial.

Nous le voyons également avec les investissements dans le secteur aérospatial à Mirabel — chez L3Harris et aussi chez Airbus. Nous le constatons partout au pays, car nous savons que le secteur manufacturier est touché par les droits de douane.

Je terminerai en disant que nous savons que le secteur de l'automobile est fortement touché. Nous voulons donc nous assurer que certaines usines peuvent travailler dans le domaine de la défense afin de préserver des emplois.

Dominique O'Rourke: Je tiens à vous remercier, madame la ministre, d'avoir répondu très rapidement à la nouvelle interprétation des droits de douane imposés en vertu de l'article 232 sur l'acier, l'aluminium et le cuivre. Je vous remercie de la mesure immédiate, qui s'est traduite par un soutien de 1,5 milliard de dollars pour ces industries. C'est très important pour le Sud-Ouest de l'Ontario.

Que vous disent les gens sur le terrain?

L'hon. Mélanie Joly: J'entends surtout des gens du Sud-Ouest de l'Ontario. Je sais que vous représentez bien Guelph. Vous défendez ardemment les intérêts du secteur manufacturier dans la région, madame O'Rourke.

Je pense que le soutien arrive à point nommé. Je pense qu'il fallait réagir rapidement parce que la Maison-Blanche avait changé son interprétation des droits de douane sur l'acier et l'aluminium pour l'appliquer aussi aux produits dérivés. Des entreprises qui n'étaient pas nécessairement touchées par ces droits sont maintenant touchées, car en substance, l'interprétation porte maintenant sur la valeur totale du produit dans lequel l'acier ou l'aluminium peuvent se retrouver.

À partir de là, nous devons trouver un véritable soutien qui ne se limite pas à des prêts, mais qui offre aussi des subventions, afin de protéger les entreprises et d'éviter qu'elles ne croulent sous les dettes. Notre démarche a également été influencée par les mesures que nous avons prises la dernière fois, lors de l'application des droits de douane en vertu de l'article 232 sous la première administration Trump. Nous sommes donc partis de là et nous avons décidé d'aller plus loin. Je pense que la réaction est positive.

En toute honnêteté, nous ne crions pas victoire, loin de là. Nous continuerons de travailler avec les secteurs touchés, et nous resterons à l'écoute et prêts à agir.

• (1610)

Dominique O'Rourke: Je vous remercie.

[Français]

Le président: Merci, madame O'Rourke.

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

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

Madame la ministre, monsieur Schaan et madame Huot, je vous remercie de votre présence à la réunion du Comité.

Je vais d'abord vous faire part d'un commentaire. Il a été question des véhicules électriques chinois et du canola de l'Ouest, mais, encore une fois, il n'y a pas eu d'ouverture pour le porc québécois. C'est important pour nos producteurs d'avoir un débouché vers l'Asie, notamment vers la Chine, qui était un grand client. Je vous remercie d'en prendre note.

Madame la ministre, il y a trois semaines, vous étiez parmi nous. Nous nous voyons souvent dans le cadre de ce comité.

L'hon. Mélanie Joly: Oui, je suis tellement disponible, c'est incroyablement.

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie de votre présence.

À propos des véhicules électriques, je vous avais alors demandé de nous faire part du total des sommes versées pour la filière batterie par province. Je ne pense pas que le Comité ait reçu cette information.

Je vous avais aussi demandé une autre chose qui est en lien avec le sujet abordé par Mme O'Rourke. Je vous avais demandé de nous fournir le portrait du nombre de petites et moyennes entreprises et d'emplois, par région et par secteur, qui avaient été touchés par le décret signé par le président américain au début du mois d'avril. Lors de cette réunion du Comité, Mme Gould avait cité, par exemple, une étude de l'Université de Calgary disant qu'à peu près 60 % des produits exportés de l'Ontario et du Québec pourraient être visés. Desjardins a publié une étude qui indique que ce serait plutôt le quart des produits du Québec qui seraient touchés. Dans ce cas, les entreprises du Québec seraient les plus touchées.

Votre ministère pourrait-il nous fournir un portrait afin que nous sachions bien ce qu'il en est?

L'hon. Mélanie Joly: Premièrement, pour la question du porc québécois, il n'y a pas de problème. En effet, nous faisons des démarches et nous sommes très conscients de la situation. Je travaille avec le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et avec le premier ministre là-dessus. Donc, il va de soi que c'est une priorité. Le but est, bien entendu, de n'avoir aucun droit de douane imposé par la Chine sur tous nos produits agricoles et tous nos produits issus de la pêche et de la mer.

Deuxièmement, vous m'aviez effectivement fait deux demandes et je vais y répondre, parce que j'y ai consenti. J'aimerais juste clarifier les demandes, pour que M. Schaan et Mme Huot puissent les entendre. Vous vouliez connaître le total des sommes versées dans le cadre de la filière batterie, par province, ainsi que le nombre de PME, par région et par secteur, touchées par les droits de douane américains.

Gabriel Ste-Marie: Ma demande visait les PME touchées par le dernier décret du président, mais aussi le nombre d'emplois touchés.

L'hon. Mélanie Joly: Oui, on parle bien du dernier décret sur l'acier, l'aluminium et le cuivre.

Sur cette question, nous avons une interprétation, mais je ne pense pas que nous allons avoir un point de vue complètement figé, parce qu'il y a encore beaucoup d'entreprises qui réalisent peu à peu qu'elles sont touchées par ce décret ou qu'elles ne le sont pas. Parfois, il peut aussi y avoir des problèmes de clarté ou d'interprétation du décret, selon les agents. Cependant, nous avons décidé de ne pas attendre et de mettre en place une approche.

Enfin, nous allons pouvoir avoir une meilleure lecture de la situation lorsque la Banque de développement du Canada et les agences de développement économique régional pourront nous donner leur compte rendu quant à la demande.

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie grandement de tout ça.

Est-ce que votre gouvernement a abordé les conséquences de ce décret avec l'administration américaine? Est-ce que les États-Unis pourraient réviser ce décret ou est-ce comme tout le reste?

L'hon. Mélanie Joly: J'en ai parlé à plusieurs reprises avec le premier ministre et avec le ministre Dominic LeBlanc. Le ministre LeBlanc est très au courant de la situation. Il a eu plusieurs conversations. Encore ce matin, il s'est entretenu avec le représentant américain au Commerce, M. Greer. Je pense que vous devriez lui poser directement la question.

Sachez que, de mon côté, puisque je suis responsable des répercussions des droits de douane, je travaille avec le ministre LeBlanc, avec Janice Charette, qui est la représentante du premier ministre dans le cadre des négociations de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique, avec Mark Wiseman, qui est l'ambassadeur du Canada à Washington, et, bien entendu, avec le premier ministre.

Gabriel Ste-Marie: J'aimerais maintenant parler du plan d'aide d'un montant de 1,5 milliard de dollars que vous avez rapidement déployé. D'ailleurs, nous saluons cette initiative et nous vous en remercions sincèrement. J'entends cependant une inquiétude de la part des PME. On investit 500 millions de dollars dans le programme afin de favoriser l'achat de machinerie et d'augmenter la productivité. C'est un excellent programme, mais il n'est peut-être pas très bien adapté aux PME, qui se trouvent présentement dans une situation où elles ont moins de commandes, donc moins de revenus, alors elles n'ont pas la capacité d'acheter de nouvelles machines.

Quant au programme de prêts, plusieurs craignent que les entreprises ciblées soient peut-être trop grandes par rapport à la réalité des PME. Des entrepreneurs me disaient que, souvent, en cas de difficulté, ils pouvaient avoir accès à un prêt de 100 000 \$ ou de 200 000 \$. Avoir un prêt de 2 millions de dollars, c'est plus gros.

Est-ce que les critères pourraient être modifiés, si nécessaire?

• (1615)

L'hon. Mélanie Joly: Je suis totalement prête à modifier les critères. Nous avons toujours été capables de nous ajuster.

Je vous explique ma crainte. On travaille beaucoup avec les grands donneurs d'ordre, les grandes compagnies. Or, on doit vraiment comprendre ce qui se passe dans la chaîne d'approvisionnement et dans les petites et moyennes entreprises. D'ailleurs, j'ai eu plusieurs conversations là-dessus avec le premier ministre.

Je suis très ouverte aux commentaires, bien entendu. Nous sommes aussi en contact avec plusieurs PME qui nous donnent leurs commentaires. Ça me fera plaisir de travailler avec vous, monsieur Ste-Marie.

Gabriel Ste-Marie: Encore une fois, je vous remercie de tout ça, madame Joly.

Concernant la crise forestière, il y a eu le programme de la Banque de développement du Canada pour soutenir les entreprises forestières ayant des difficultés, mais certaines d'entre elles n'y étaient pas admissibles. J'ai entendu récemment qu'il pourrait y avoir une ouverture et qu'on pourrait réévaluer les programmes pour élargir l'aide. J'aimerais que vous puissiez nous donner des détails à ce sujet.

Par ailleurs, l'industrie et les syndicats suggèrent que le gouvernement prenne à sa charge la moitié des droits compensateurs illégaux qui sont imposés par le gouvernement américain, afin de permettre aux entreprises d'exporter leurs produits. C'est gelé dans un fonds en fidéicommiss. Nos entreprises ont toujours été gagnantes après les années de lutte contre le gouvernement américain. Le gouvernement pourrait se repayer à ce moment-là.

Est-ce une stratégie que vous étudiez?

Le président: Monsieur Ste-Marie est le meilleur député pour tirer avantage de la cloche: il sait qu'il a posé une question alors qu'il ne lui restait plus de temps de parole. Cela dit, madame la ministre, je vais vous permettre de répondre rapidement à la question.

L'hon. Mélanie Joly: Merci, monsieur le président.

Mon collègue Tim Hodgson travaille présentement avec l'industrie et les syndicats. Il a créé une table de concertation, et les recommandations seront présentées sous peu. Je vais avoir l'occasion de travailler avec lui et le premier ministre, cette semaine, sur la question de l'industrie forestière.

Si je suis impliquée dans ce dossier, c'est parce que la Banque de développement du Canada est là depuis le début, et celle-ci est sous ma responsabilité. Or, il va de soi que le programme de la BDC ne va pas assez loin. C'est la raison pour laquelle, alors que nous avons fait des assouplissements en ce qui concerne l'acier, l'aluminium et le cuivre, nous voulons en faire aussi pour l'industrie forestière. Mon collègue M. Hodgson aura l'occasion sous peu d'annoncer de bonnes nouvelles à un secteur très touché par la situation.

Gabriel Ste-Marie: Merci, madame la ministre.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Madame Dancho, vous avez la parole.

Raquel Dancho: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais parler un peu plus des répercussions des véhicules électriques chinois en matière de sécurité.

Comme vous le savez, votre gouvernement a interdit TikTok sur les appareils gouvernementaux. Vous avez interdit Huawei et fait retirer du Canada toute sa technologie et ses téléphones cellulaires. Aujourd'hui, en fait, la GRC en Ontario a restreint l'utilisation de

drones chinois pour véhicules électriques pour des raisons de sécurité très semblables. Comme vous le savez, le SCRS a déclaré que la République populaire de Chine est la plus grande menace en matière d'espionnage et d'ingérence étrangère au Canada et que ses activités menacent la sécurité nationale et la prospérité économique à long terme du Canada. Votre ancienne collègue, Chrystia Freeland, a dit que votre gouvernement envisageait certainement d'interdire les logiciels faits en Chine dans les véhicules électriques pour contrer la menace à la sécurité posée par ce pays. Vous avez invoqué un raisonnement similaire lors de votre interdiction il y a un an et demi.

En réalité, rien n'a changé en ce qui concerne la menace à la sécurité que représentent ces logiciels. La dernière fois que vous avez comparu, vous avez indiqué que vous travailliez sur un « cadre », mais l'importation de ces véhicules est maintenant autorisée. Envisage-t-on, dans ce cadre, d'interdire ces logiciels dans ces véhicules? Arriveront-ils sous forme de coquilles vides?

L'hon. Mélanie Joly: Ce sont de très bonnes questions qui devraient être posées au ministre de la Sécurité publique et au ministre des Transports, car ils travaillent sur une nouvelle approche en matière de logiciels pour les véhicules électriques.

Raquel Dancho: Vous y travaillez avec eux. Vous l'avez dit la dernière fois que vous étiez ici.

N'êtes-vous pas consultée à ce sujet?

L'hon. Mélanie Joly: Oui, mais je ne suis pas responsable du SCRS.

Raquel Dancho: C'est vrai, mais on vous consulte au sujet du cadre. C'est ce que vous avez dit lors de votre dernière comparution devant le Comité.

L'hon. Mélanie Joly: Oui, en ce qui concerne notre capacité industrielle, évidemment.

Raquel Dancho: Vous n'êtes pas préoccupée par les répercussions sur la sécurité. Cela ne fait pas partie de votre mandat. Vous ne faites que les faire venir et...

L'hon. Mélanie Joly: Le SCRS doit tenir compte d'exigences précises dans le cadre de son analyse. Vous savez très bien, à titre de députée chevronnée, que cela ne relève pas de ma compétence.

Je vais certainement collaborer avec eux, mais je n'ai pas de renseignements qui permettent de prouver une forme de...

Raquel Dancho: C'était également les conclusions de votre analyse, il y a un an et demi, lorsque vous les avez interdits.

• (1620)

L'hon. Mélanie Joly: Puis-je terminer ma réponse?

J'aimerais terminer ma réponse.

Le président: Allez-y, madame la ministre.

L'hon. Mélanie Joly: Comme je le disais, si des renseignements concernent expressément des logiciels des véhicules électriques chinois, nous en tiendrons évidemment compte. Nous travaillerons en équipe.

Pour le moment, vous me posez des questions qui relèvent du ministre de la Sécurité publique. Elles sont extrêmement importantes...

Raquel Dancho: Vous avez conclu l'entente.

L'hon. Mélanie Joly: ... et je ne veux pas qu'elles restent sans réponse. C'est la raison pour laquelle je pense que c'est le ministre qui devrait y répondre.

Raquel Dancho: N'avez-vous pas conclu l'entente? N'étiez-vous pas responsable de l'entente visant à importer 49 000 véhicules électriques chinois?

L'hon. Mélanie Joly: Je travaillais avec le premier ministre, et je maintiens ma position. Je pense que c'est une très bonne entente et que les Canadiens y sont largement favorables.

Raquel Dancho: Il est intéressant que vous ne répondiez pas aux questions sur la sécurité.

J'aimerais vous poser une autre question.

Michael Kovrig a comparu devant le Comité. Je sais que vous le connaissez. Il a dit quelque chose de très intéressant, et j'aimerais connaître votre point de vue à ce sujet.

Il a dit ce qui suit:

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.

Êtes-vous d'accord avec M. Kovrig?

L'hon. Mélanie Joly: J'ai passé du temps avec M. Kovrig et j'ai un grand respect pour lui. Je lui ai parlé et j'ai travaillé avec lui à de nombreuses reprises.

Je pense aussi qu'il est important que nous établissions des relations avec la Chine, notamment sur le plan industriel, où nous pouvons traiter avec les Chinois, car c'est ce que nous faisons. Nous traitons avec eux parce qu'un grand nombre de nos excellents agriculteurs et pêcheurs envoient beaucoup d'excellents produits canadiens là-bas. De plus, une grande partie de notre secteur financier se trouve en Chine. Nous y avons également de nombreuses entreprises de prestation de services. Par ailleurs, nous importons de la Chine de nombreux produits dont les Canadiens profitent chaque jour.

Dans ces circonstances...

Raquel Dancho: Vous ne semblez pas vous préoccuper du coût que cela pourrait représenter pour le Canada. Passons à autre chose.

Monsieur le président, j'aimerais donner la dernière minute du temps qui m'est imparti à M. Guglielmin.

Le président: Les interventions se chevauchent souvent.

Madame la ministre, je vais vous donner 15 secondes pour terminer votre réponse.

J'ai arrêté le chronomètre. Monsieur Guglielmin, lorsque vous prendrez la parole, vous disposerez de 60 secondes, ce qui signifie que vous aurez probablement le temps de poser une question.

Madame la ministre, veuillez répondre très brièvement, s'il vous plaît.

L'hon. Mélanie Joly: À l'heure où nous sommes victimes d'une guerre commerciale menée par les États-Unis, le Canada doit avoir une relation stable avec la Chine, qui est également fondée sur l'entente que nous avons pu ratifier en janvier. Parallèlement, nous pro-

tégeons nos secteurs qui sont victimes du protectionnisme américain.

Le président: Monsieur Guglielmin, je vais redémarrer le chronomètre. Vous avez une minute, monsieur.

Michael Guglielmin (Vaughan—Woodbridge, PCC): Madame la ministre, je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Plus tôt ce mois-ci, vous avez comparu devant le Comité, et mon collègue, Ted Falk, vous a demandé quand l'obligation relative aux véhicules électriques serait éliminée. Vous avez dit, et je cite: « Il n'y a pas d'obligation relative aux véhicules électriques ». Pendant la deuxième heure de cette réunion, nous avons reçu Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Vous le connaissez. Je lui ai répété votre réponse, et il a dit ce qui suit au Comité: « L'obligation est toujours en vigueur aujourd'hui et continue d'occasionner des coûts d'observation financiers et juridiques aux entreprises ».

Étant donné que nous sommes au beau milieu d'une guerre commerciale et que les entreprises du pays, en particulier le secteur de l'automobile, ont besoin de certitude, qu'en est-il? L'obligation relative aux véhicules électriques a-t-elle été éliminée, comme vous l'avez laissé entendre la dernière fois que vous avez comparu devant le Comité, ou est-elle toujours en vigueur, comme le laisse entendre le secteur?

L'hon. Mélanie Joly: Au niveau fédéral, il n'y a pas d'obligation relative aux véhicules électriques. Bien entendu, ne me croyez pas sur parole. Vous pouvez vous en remettre au ministère. Ma sous-ministre adjointe sera en mesure de répondre à cette question.

Je pense que M. Kingston faisait référence au fait qu'il y a des obligations relatives aux véhicules électriques au Québec et en Colombie-Britannique, qui relèvent de la compétence provinciale.

Michael Guglielmin: Non, madame la ministre, ce n'est pas ce à quoi il faisait référence.

L'hon. Mélanie Joly: C'est clairement indiqué dans la stratégie automobile. Notre objectif est de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'obligation relative aux véhicules électriques.

Michael Guglielmin: Elle a été éliminée dans le discours, mais pas dans la loi. Selon les experts de l'industrie, l'obligation relative aux véhicules électriques est toujours en vigueur. Nous voulons donc savoir la date à laquelle elle sera effectivement éliminée.

L'hon. Mélanie Joly: Ma priorité sera de faire en sorte qu'elle soit éliminée très rapidement, car nous avons dit clairement que nous allions l'éliminer.

Michael Guglielmin: Cela n'a pas encore été fait.

L'hon. Mélanie Joly: Ce n'est pas l'information dont je dispose.

M. Kingston et moi devons probablement avoir un entretien. Ce n'est pas un problème. Nous le ferons. De toute évidence, l'objectif du gouvernement et la consigne que j'ai donnée à mon ministère, en collaboration avec la ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature et, bien entendu, sous la direction du premier ministre, sont d'éliminer l'obligation relative aux véhicules électriques.

Michael Guglielmin: Pouvez-vous communiquer la date au Comité?

Le président: Monsieur Guglielmin, je vous ai accordé 50 secondes supplémentaires qui vous ont permis de poser trois questions de plus, ce qui me semble plus qu'équitable.

La parole est maintenant à M. Fanjoy.

Vous avez la parole pour cinq minutes. Je crois comprendre que vous partagerez peut-être votre temps avec M. Ntumba.

• (1625)

[Français]

Bruce Fanjoy (Carleton, Lib.): C'est exact, monsieur le président.

[Traduction]

Madame la ministre, le gouvernement du Canada a récemment lancé une stratégie nationale d'électrification, c'est-à-dire un plan visant à doubler notre réseau électrique grâce à une énergie propre, fiable et abordable d'ici 2050. Comment le renforcement du réseau électrique soutiendra-t-il la croissance de notre marché national des véhicules électriques et comment s'intégrera-t-il à la stratégie automobile du gouvernement? Plus précisément, comment cela attirera-t-il des investissements au Canada et stimulera-t-il la demande de véhicules électriques?

L'hon. Mélanie Joly: Merci, monsieur Fanjoy. Il faut mentionner deux ou trois choses. D'abord et avant tout, la stratégie d'électrification est importante pour nous assurer de protéger les Canadiens. À mesure que la demande d'électricité augmente, nous voulons nous assurer que les prix de l'électricité demeurent raisonnables. C'est un enjeu très important lié à l'accessibilité financière. C'est notre priorité.

Deuxièmement, nous souhaitons nous pencher sur le volet de la fabrication dans le secteur de l'électricité. Par exemple, je me suis rendue chez Tenaris, à Sault Ste. Marie, et c'est grâce aux projets du secteur de l'énergie — qui sont évidemment aussi liés au réseau — que nous serons en mesure d'accroître la demande d'acier au Canada, notamment dans les tuyaux et les tubes. De plus, on vient d'annoncer au Québec que Hitachi, qui est aussi une entreprise japonaise très importante, investit au Canada pour fabriquer plus de transformateurs. J'ai discuté avec d'autres entreprises japonaises qui souhaitent investir en Ontario pour pouvoir maintenir cette chaîne d'approvisionnement si importante. J'ai également discuté avec de nombreuses grandes entreprises sidérurgiques qui sont touchées par les droits de douane et qui espèrent maintenant une forte demande au Canada pour leurs produits sidérurgiques dans le cadre de la stratégie d'électrification. Lorsque nous parlons de bâtir un Canada fort, c'est ce que nous voulons dire.

Pour répondre à votre question sur les véhicules électriques, je pense que d'ici 2030, près de la moitié, ou 40 %, de toutes les voitures dans le monde seront électriques. Cela aura, bien entendu, des répercussions chez nous. Nous savons que l'adoption des véhicules électriques est en hausse. Nous savons que le Canada et l'Amérique du Nord doivent être en mesure de mettre au point les technologies les plus récentes et les plus performantes dans le secteur de l'automobile. C'est ce que nous avons toujours fait. Nous ne pouvons pas nous laisser distancer par les autres pays. Nous devons être en mesure d'adopter ces technologies. C'est ce que les Canadiens attendent de nous. Comme cela aura une incidence sur le réseau, nous devons également augmenter notre capacité électrique. C'est la raison pour laquelle la stratégie d'électrification est si importante pour attirer les investissements. Nous travaillons également avec les provinces et les territoires, afin de pouvoir disposer d'un réseau électrique entièrement souverain dans tout le pays, d'est en ouest.

Je vous remercie.

Bruce Fanjoy: Je vous remercie.

[Français]

Le président: Monsieur Ntumba, vous avez la parole pour les deux minutes restantes.

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

Madame la ministre, bonjour. Vous étiez ici il y a trois semaines, et nous sommes heureux de vous revoir parmi nous.

Lors de votre dernière comparution, en avril, vous aviez annoncé une réponse tarifaire à la suite de nouvelles mesures imposées par les États-Unis. Depuis, il y a eu plusieurs annonces partout au pays, d'est en ouest.

Après cette tournée à la suite de l'annonce, avez-vous constaté des effets réels sur le terrain? Comment cette annonce a-t-elle été accueillie d'un bout à l'autre du pays?

L'hon. Mélanie Joly: Parlez-vous de l'acier et de l'aluminium?

Bienvenu-Olivier Ntumba: Oui.

L'hon. Mélanie Joly: J'ai vu une réaction très positive, certainement de la part des différentes chambres de commerce, que ce soit au Québec, en Ontario ou ailleurs, ainsi que du Conseil du patronat du Québec, entre autres. J'ai aussi eu plusieurs conversations avec des entreprises qui se sont retrouvées touchées directement par les droits de douane, comme Bombardier Produits Récréatifs et Manac, une entreprise de semi-remorques.

Somme toute, ce sont des droits de douane illégaux et injustifiés. Donc, c'est difficile. Nous offrons de l'aide à ces entreprises et nous sommes contents de pouvoir les soutenir, mais, fondamentalement, nous essayons de négocier avec les Américains et de nous battre contre ces droits de douane. Nous essayons de faire les deux en même temps, c'est-à-dire contrecarrer l'effet des droits de douane en soutenant nos entreprises tout en cherchant une solution durable auprès des Américains. Bien entendu, on sait qu'il y a beaucoup d'imprévisibilité lorsque vient le temps de traiter avec la Maison-Blanche.

• (1630)

Bienvenu-Olivier Ntumba: Je vais poursuivre dans la même logique. C'est vrai qu'il y a un plan qui est en place. Les Américains n'arrêtent pas de nous faire des crocs-en-jambe, pour ainsi dire.

Quelle est votre vision à moyen et à long terme quant au soutien que vous allez offrir en matière d'innovation au Canada?

L'hon. Mélanie Joly: Malgré toute l'insécurité et toute l'incertitude créées par les droits de douane, et malgré la grande insécurité à l'échelle mondiale et géopolitique découlant notamment des répercussions de la guerre en Iran, le Canada demeure le pays du G7 qui attire le plus d'investissements étrangers. Il a été capable de le faire en 2025 et c'est toujours le cas maintenant, en 2026. Ce n'est quand même pas rien. Nous savons que nous avons une dépendance à l'égard des États-Unis en matière d'exportations. Malgré tout, nous avons été capables d'attirer ces investissements. Nous avons travaillé très fort pour le faire, notamment à l'aide de projets d'envergure en matière d'énergie, de minéraux critiques et de transport, comme des ports. Ça aide.

En parallèle, notre objectif est aussi de protéger le secteur manufacturier, qui est vraiment la cible des droits de douane, et c'est ce sur quoi je travaille. Nous avons été capables d'annoncer, malgré tout, des investissements dans le secteur des batteries, notamment du côté de LG et de Volkswagen. De plus, nous avons annoncé de nouveaux investissements du côté de Siemens et des investissements dans le secteur aérospatial. Encore plus de bonnes nouvelles seront annoncées cette semaine.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ntumba.

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

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie, monsieur le président.

L'ensemble des plans ministériels prévoit le développement et la mise en œuvre d'une série de stratégies industrielles et autres. J'en ai compté neuf: la défense, l'automobile, la science quantique, le tourisme, etc. Toutefois, il n'y en a toujours pas pour le secteur qui constitue le moteur technologique et le premier exportateur du Québec, soit l'aérospatiale.

Je suis super content du supercontrat d'AirAsia pour les Airbus à Mirabel, dont on a fait l'annonce. Je comprends que la stratégie de défense comportera une portion importante pour l'aérospatiale, mais le Canada est le seul pays doté d'une industrie aérospatiale aussi importante qui n'a toujours pas de stratégie industrielle. Comptez-vous en mettre une en place?

L'hon. Mélanie Joly: Présentement, le secteur de l'aérospatiale se concentre surtout à sécuriser peu à peu ses investissements non seulement sur le plan commercial, comme nous le voyons dans le cas des Airbus à Mirabel, et en matière d'innovation, comme on l'a fait dans le cas de MDS Coating, mais aussi fondamentalement sur le plan de la défense.

Ce qu'on me demande, du côté de l'aérospatiale, c'est vraiment quelle sera notre politique de retombées industrielles et technologiques. On nous demande comment nous mettrons en œuvre l'approvisionnement en matière de défense pour l'aérospatiale. C'est vraiment ce genre de demande que j'ai.

C'est sûr que je veux toujours en faire beaucoup pour l'aérospatiale. Ça va de soi, parce que je suis Québécoise et j'en suis très fière. Comme vous le savez, mes racines sont à Mirabel. Ma grand-mère et mon grand-père venaient respectivement de Saint-Canut et de Sainte-Scholastique.

Bref, j'essaie présentement de me concentrer sur les secteurs touchés par les droits de douane, soit l'acier, l'aluminium, l'automobile, ainsi que la défense, parce que ça touche tout le secteur manufacturier visé par les droits de douane. Je travaille également sur une nouvelle stratégie pour les sciences de la vie, qui sont aussi très touchées par les différentes politiques de M. Trump.

Lorsque le secteur aérospatial est touché, Bombardier l'est certainement aussi. J'ai des conversations avec son président, Éric Martel. D'ailleurs, je lui ai encore parlé ce matin. Beaucoup de bonnes nouvelles s'en viennent concernant le secteur aérospatial au cours des prochaines semaines. À mon sens et au sens de l'industrie, les choses vont bien présentement.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup, madame la ministre.

Monsieur le président, je pense que mon temps de parole est écoulé, alors je vais m'arrêter ici.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Monsieur Chambers, bienvenue au Comité. Vous avez la parole pour cinq minutes.

Adam Chambers (Simcoe-Nord, PCC): Madame la ministre, je vous remercie de votre présence. Je suis heureux de vous revoir. J'aimerais que certains de vos collègues du Cabinet assistent également aux réunions du Comité lorsqu'ils sont invités, et je vous suis donc reconnaissant.

• (1635)

L'hon. Mélanie Joly: Je transmettrai le message, juste pour vous.

Adam Chambers: Vous souvenez-vous d'avoir fait une certaine déclaration? Vous l'avez faite à quelques reprises. Entre le milieu et la fin de février, vous avez fait cette déclaration dans une entrevue à CTV et dans un discours. Vous avez dit que les Canadiens fabriqueraient « les meilleurs véhicules au monde, et ce, pour le monde entier. ». Vous souvenez-vous de cette déclaration?

L'hon. Mélanie Joly: Oui, bien entendu, et je la maintiens.

Adam Chambers: Êtes-vous d'avis que les constructeurs automobiles canadiens exporteront des véhicules du Canada dans le monde entier vers des marchés autres que les États-Unis?

L'hon. Mélanie Joly: Je pense que les constructeurs automobiles canadiens prennent conscience qu'il existe une dépendance excessive envers les États-Unis, puisque plus de 90 % de toute la production est exportée vers ce pays. Nous allons donc les stabiliser, les protéger et les soutenir.

Au Canada, 75 % de la production automobile provient de Honda et de Toyota. La fin de semaine dernière, j'ai eu une conversation téléphonique avec Dave Jamieson, le PDG de Honda Canada, pour m'assurer que c'est le cas pour Honda, et nous le ferons pour Toyota.

Ford, par exemple, réalise actuellement un investissement majeur de 4 milliards de dollars, le plus important investissement de son histoire au Canada. L'entreprise envisage également d'exporter vers d'autres marchés, et cela fait partie de son modèle d'affaires.

Je ne dis pas cela parce que c'est ce que je souhaite. Cela se fonde...

Adam Chambers: Je suis désolé, mais j'aimerais intervenir.

L'hon. Mélanie Joly: Non, je veux seulement terminer ma phrase.

Le président: Oui, et je vais vous laisser la terminer, mais je vais simplement expliquer...

L'hon. Mélanie Joly: Là où je veux en venir, c'est que c'est ce que me disent les constructeurs automobiles eux-mêmes.

Le président: Monsieur Chambers, ne vous inquiétez pas. J'ai arrêté le chronomètre.

Adam Chambers: D'accord. Vous croyez donc qu'il existe une analyse de rentabilisation qui appuie l'exportation de véhicules canadiens vers des marchés étrangers, en dehors des États-Unis. Est-ce exact?

L'hon. Mélanie Joly: D'après les discussions que j'ai eues avec eux, c'est ce qu'ils nous proposent.

Adam Chambers: Votre ministère a-t-il effectué une analyse économique de ce modèle d'affaires? Le gouvernement a-t-il fait une analyse économique qui démontre la viabilité, pour les constructeurs automobiles canadiens, de produire des véhicules ici pour les exporter en Asie ou en Europe, par exemple?

L'hon. Mélanie Joly: Ou le Moyen-Orient... C'est précisément pour cette raison que le premier ministre a fait le tour du monde et a signé 52...

Adam Chambers: La question est la suivante: à votre connaissance, est-ce que votre ministère — ou tout autre ministère — a effectué une analyse économique qui appuie l'idée selon laquelle les constructeurs automobiles canadiens exporteront ou pourront exporter des véhicules ailleurs?

L'hon. Mélanie Joly: Je comprends ce que vous voulez dire, mais ce n'est pas au gouvernement de faire cette hypothèse. Si les entreprises veulent le faire, et qu'elles le proposent, nous les appuierons. Je pense qu'elles s'intéressent également aux véhicules de tourisme et à la production de défense. Vous verrez ce genre de choses de plus en plus à mesure que notre stratégie industrielle de défense sera mise en place.

Adam Chambers: Dites-vous que les constructeurs automobiles canadiens ont approché le gouvernement pour lui dire qu'ils pensent qu'il existe un marché mondial?

L'hon. Mélanie Joly: Absolument.

Adam Chambers: Très bien. Donc, Honda et Toyota vous ont dit, par exemple, qu'elles estiment pouvoir construire des véhicules au Canada et les exporter au Moyen-Orient, en Asie ou ailleurs.

L'hon. Mélanie Joly: Je dirai deux choses à ce sujet. Premièrement, des entreprises nous ont approchés, mais je ne peux pas dire lesquelles. Il s'agit évidemment d'informations commerciales confidentielles, de renseignements commerciaux et privés.

Adam Chambers: Eh bien, aucune entreprise n'a comparu devant un comité parlementaire ou ne s'est adressée aux médias pour faire valoir qu'il s'agit d'un plan d'affaires viable.

L'hon. Mélanie Joly: Écoutez, je vous dis que c'est l'information que nous obtenons.

Nous avons également des accords de libre-échange avec de nombreux marchés et pays dans le monde. C'est aussi pour cette raison que c'est important. J'ajouterais que nous savons évidemment que le secteur de l'automobile est touché par les droits de douane. Nous savons que nous devons protéger le secteur de l'automobile, et c'est pour cette raison que nous nous battons pour lui dans le contexte de la révision de l'ACEUM.

Adam Chambers: Croyez-vous que le secteur canadien de l'automobile peut survivre sans accès au marché américain?

L'hon. Mélanie Joly: Je pense que nous devons être en mesure d'examiner de nombreux scénarios. Actuellement, alors que les discussions avec le gouvernement américain se poursuivent, nous cherchons également des solutions pour rouvrir les usines d'Ingersoll et de Brampton.

Adam Chambers: Je crois comprendre qu'un processus de remise est censé être mis en place pour le secteur de l'automobile. Cela fait un an; je crois comprendre qu'il n'est toujours pas en place. Êtes-vous au courant de cela?

L'hon. Mélanie Joly: Non, je pense que vous faites erreur. Je pense que le cadre de remise a été mis en place il y a un an parce que nous avions des contre-mesures tarifaires. Je veux que vous compreniez le système de remise.

Adam Chambers: Dans le temps qu'il me reste, si je me trompe, pensez-vous pouvoir fournir au Comité le montant qui a été remis aux constructeurs automobiles canadiens dans le cadre du processus de remise?

L'hon. Mélanie Joly: Nous pouvons certainement nous efforcer de trouver les bonnes informations pour vous.

Ce que je peux vous dire, c'est que le cadre de remise date d'un an, car il est fondé sur des contre-mesures tarifaires. Je pense que vous faites allusion au fait que la stratégie de l'automobile prévoit un examen du cadre de remises. Nous voulons l'examiner afin de pouvoir dire à Honda et à Toyota, qui ont augmenté leur production, qu'elles pourront accroître l'accès au marché des véhicules fabriqués aux États-Unis sans droits de douane. C'est pourquoi...

• (1640)

Adam Chambers: Eh bien, j'attends avec impatience les renseignements que vous transmettez au Comité indiquant le montant total que les constructeurs automobiles canadiens ont reçu de...

Le président: Monsieur Chambers, nous allons maintenant passer à la dernière série de questions.

Monsieur Ma, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Bonjour, madame la ministre.

Le gouvernement a élaboré une série de stratégies sectorielles pour divers domaines, notamment la défense, l'automobile et l'électricité, dont vous avez parlé plus tôt. Pouvez-vous nous expliquer comment ces stratégies se recoupent pour aider à bâtir un Canada fort, tant pour notre économie que pour nos travailleurs en particulier?

L'hon. Mélanie Joly: Je vous remercie de la question.

Nous tâchons de protéger les emplois et de créer des emplois, mais aussi d'attirer talents et investissements. Ce sont les trois piliers, les trois priorités sur lesquelles nous travaillons. En ce qui concerne la protection des emplois, ce que nous voulons faire, évidemment, c'est que l'automobile... Cinq cent mille emplois importants pourraient être touchés. Nous travaillons jour et nuit pour protéger notre secteur de l'automobile.

J'étais avec le premier ministre Ford vendredi. Nous avons passé une heure à examiner les divers investissements, et je dois dire que notre stratégie pour l'automobile fonctionne. Il y a maintenant un troisième quart de travail à l'usine de Stellantis, à Windsor, d'où vient Mme Borrelli. En outre, il y a un mois et demi, GM a annoncé de nouveaux investissements à St. Catharines, dont 690 millions de dollars pour son usine de moteurs.

Nous avons deux nouvelles usines de batteries. La première, à Windsor, est ouverte et a commencé la production. L'autre, située à St. Thomas, est en construction actuellement. C'est pour le secteur de l'automobile. J'ai également annoncé, à Hanovre, un investissement pour Siemens, à Oakville. C'est aussi pour la production de batteries. Voilà un élément.

Pour ce qui est de l'acier et de l'aluminium, j'en ai beaucoup parlé, car nous devons évidemment nous adapter chaque fois que les Américains modifient leur interprétation des droits de douane. Nous constatons que le plan fonctionne, mais ce qui diffère vraiment des années passées, à mon avis, c'est que la Stratégie industrielle de défense est notre moyen de renforcer le secteur manufacturier et, possiblement, d'aider les secteurs de l'automobile, de l'acier et de l'aluminium, en changeant la vocation de certaines usines ou en aidant les travailleurs à effectuer la transition vers l'industrie de la défense.

Nous savons que le soutien que nous apportons aux Forces armées canadiennes peut également être un important stimulant économique pour protéger les entreprises touchées par les droits de douane, et c'est certainement ce que nous avons l'intention de faire.

Michael Ma: Merci, madame la ministre.

Les collègues, les écoles polytechniques et les établissements de formation semblables de l'industrie ont récemment reçu 165 millions de dollars en investissements du gouvernement. Ces établissements travaillent directement avec l'industrie pour former la prochaine génération de Canadiens. Pouvez-vous nous aider à comprendre pourquoi les collègues et les établissements d'enseignement sont si importants pour le développement des talents canadiens?

L'hon. Mélanie Joly: Ils sont importants, car ils font beaucoup de recherche appliquée, de sorte qu'ils forment un grand nombre d'étudiants qui travailleront plus tard dans divers sous-secteurs du secteur manufacturier. J'étais à Scarborough avec Mme Begum, votre amie, pour annoncer une importante initiative de réinvestissement en recherche appliquée, essentiellement à l'échelle du pays. Je pense que cela a été bien reçu.

Mme Begum et moi avons entendu tant de témoignages, tant d'histoires d'étudiants qui travaillent peut-être actuellement dans le domaine de l'intelligence artificielle, ou qui étudient afin d'acquérir la formation nécessaire pour pouvoir travailler dans le secteur des transports, de l'aérospatiale ou de l'automobile. Ce ne sont que quelques exemples de ce que nous pouvons appuyer grâce à notre financement pour les sciences.

Michael Ma: Merci.

Je pense que vous en avez parlé plus tôt. Étant donné la fracture actuelle de l'ordre mondial, le gouvernement s'est efforcé de diversifier les relations commerciales du Canada. Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour développer, maintenir et approfondir nos relations avec nos partenaires internationaux, tant anciens que nouveaux?

● (1645)

L'hon. Mélanie Joly: Ce qui est primordial en ce moment, c'est de travailler sur deux fronts. Il faut travailler à la création de nouveaux accords commerciaux. Il va sans dire que le premier ministre y travaille; on parle de 52 accords commerciaux. C'est très important.

Parallèlement, tous les pays réagissent au protectionnisme. Tous, y compris l'Union européenne, par exemple, ferment leurs frontières à l'acier et à l'aluminium, car ils réagissent au protectionnisme américain et aux droits de douane imposés sur l'acier et l'aluminium au titre de l'article 232.

Ce que nous devons faire, et j'ai travaillé avec l'Union européenne sur ce point, c'est de veiller à ce que le Canada ne soit pas une victime collatérale de ce protectionnisme et d'avoir, essentielle-

ment, un marché commun avec l'Union européenne pour l'acier et l'aluminium. Nous devons faire de même avec le Japon, ainsi qu'avec d'autres pays dans le monde. Ce n'est qu'un exemple de la capacité d'harmoniser les politiques industrielles, ce qui va au-delà du libre-échange. C'est être capable d'adopter la même approche en matière d'économies de marché, et aussi d'avoir le même type de soutien.

Cela aura une incidence, car Algoma Steel, par exemple — j'étais à l'usine d'Algoma, à Sault Ste. Marie, vendredi —, prévoit exporter de l'acier en Europe. Elle a un nouveau four électrique à arc, qui serait évidemment conforme aux normes européennes.

Il en va de même pour l'aluminium, un important produit dont l'OTAN aura besoin. Beaucoup de produits d'aluminium sont fabriqués soit en Europe du Nord, soit au Canada. Nous devons avoir accès au marché européen.

Je dois dire que j'ai eu des discussions très constructives avec mon collègue Stéphane Séjourné, le ministre de l'Industrie de l'Union européenne. Il viendra à Montréal dans deux semaines, et j'ai l'intention de poursuivre le dialogue entre l'Union européenne et le Canada dans ce dossier. Je suis convaincue que nous pouvons en faire davantage ensemble.

Michael Ma: Merci, madame la ministre.

Le président: Merci, monsieur Ma.

Chers collègues, cela nous amène à la fin de notre première heure. Nous allons suspendre momentanément la séance pour...

L'hon. Mélanie Joly: J'étais prête à continuer pendant une autre heure, mais M. Schaan est ravi d'être ici pour moi.

Le président: Je pense que de nombreuses personnes ont tendu l'oreille, madame la ministre. Je soupçonne qu'il y aura beaucoup de discussions parallèles.

Sur ce, je vais suspendre brièvement la séance. Nous reviendrons, et Mme Huot et M. Schaan resteront avec nous, même si la deuxième heure pourrait être écourtée.

● (1645)

(Pause)

● (1655)

Le président: Nous reprenons, chers collègues. Nous allons légèrement réduire le temps consacré à cette partie. Nous avons déjà environ 35 minutes de retard en raison des votes, et nous devons nous occuper de quelques travaux du Comité à la fin. Ce ne sera pas trop long, mais nous devons peut-être improviser à mi-chemin.

Quoi qu'il en soit, nous accueillons quatre fonctionnaires du ministère aujourd'hui: Mme Valerie Huot, dirigeante principale des finances et sous-ministre adjointe par intérim; M. Mark Schaan, sous-ministre délégué; Mme Stephanie Tanton, sous-ministre adjointe à Innovation Canada; M. Samir Chhabra, directeur général de la Direction générale de la politique d'encadrement du marché.

Nous passons directement à la première série de questions. La parole est à nos collègues conservateurs.

Monsieur Falk, la parole est à vous. Allez-y, monsieur.

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

Je remercie les représentants du ministère d'être venus au Comité aujourd'hui pour répondre à certaines de nos questions et, sans doute, satisfaire notre curiosité.

J'aimerais d'abord vous poser des questions au sujet du port spatial et de Maritime Launch Services. Nous avons entendu et vu des chiffres fort intéressants. Ils ont conclu un bail de 200 millions de dollars sur 10 ans pour un terrain que Maritime Launch Services louait pour environ 13 500 \$ par année. Est-ce votre ministère qui a mené le processus de diligence raisonnable pour ce bail de 200 millions de dollars?

Mark Schaan (sous-ministre délégué, ministère de l'Industrie): Non. Ce n'était pas notre ministère.

Ted Falk: De quel ministère s'agissait-il?

Mark Schaan: C'est le ministère de la Défense nationale qui s'en est chargé.

Ted Falk: Cela ne relevait pas de vous.

Mark Schaan: C'est exact.

Ted Falk: D'accord. Bien. Dans ce cas, passons à autre chose.

En 2025, 30,4 % des indicateurs de rendement ont été atteints, tandis qu'une bonne partie des indicateurs n'ont pas été atteints ou n'étaient pas mesurables. Cela provient des résultats du programme de gestion du rendement pour les cadres supérieurs pour l'année 2024-2025.

Pouvez-vous expliquer au Parlement pourquoi un tel niveau de rendement serait acceptable?

Mark Schaan: Je vous remercie beaucoup de la question.

De manière générale, le cadre de gestion du rendement vise à établir des objectifs à la fois crédibles et ambitieux pour les cadres supérieurs afin de garantir que leur rendement est bien compris dans le contexte de la fonction publique. Je pense que ce qu'il faut comprendre, dans l'examen du rendement global des cadres supérieurs, c'est que bon nombre de ces indicateurs sont individualisés et s'adaptent à un contexte très changeant et souvent agile. Le fait que ces indicateurs n'ont pu être atteints ou mesurés pourrait être une indication qu'ils ont évolué en cours d'année ou que la nature du travail a changé.

Ted Falk: Selon les résultats du programme de gestion du rendement pour les cadres supérieurs pour 2025 publiés par le Secrétariat du Conseil du Trésor, ISDE a dépensé près de 6 millions de dollars pour la rémunération au rendement. Si peu d'indicateurs de rendement sont atteints, pourquoi les cadres supérieurs continuent-ils d'être récompensés? Qui prend les décisions relatives à la rémunération au rendement?

Mark Schaan: Dans l'ensemble, le cadre de la rémunération au rendement relève à la fois de notre personnel supérieur et du Bureau du Conseil privé, puis du Bureau du dirigeant principal des ressources humaines du Secrétariat du Conseil du Trésor. Les décisions relatives à la rémunération de chacun des cadres supérieurs sont prises par l'administrateur général de l'organisation, à savoir l'agent comptable du ministère.

La rémunération au rendement est une combinaison de plusieurs choses. Il convient de souligner qu'une bonne partie de ce montant est la retenue d'un pourcentage du salaire de base. Un cadre supérieur peut recevoir, dans des cas tout à fait exceptionnels, une rémunération au rendement supplémentaire.

Ted Falk: De plus, en 2025, 316 des 318 cadres supérieurs d'ISDE, soit 99,4 %, ont reçu des primes, alors que seulement 30,4 % des indicateurs de rendement ont été atteints. Qu'est-ce qui explique un tel fossé entre succès et récompense au sein du ministère?

● (1700)

Mark Schaan: Comme indiqué, la rémunération au rendement des cadres supérieurs, sous la rubrique générale de la fonction publique, comprend deux éléments. Il serait sûrement utile d'aborder ces questions avec le Bureau du dirigeant principal des ressources humaines et les fonctionnaires du Conseil du Trésor qui établissent le cadre général.

Toutefois, comme je l'ai souligné, la grande majorité de la rémunération au rendement des cadres supérieurs est en réalité la retenue d'un pourcentage du salaire de base versé en fonction de l'atteinte d'un certain niveau de rendement de base. Ensuite, un nombre extrêmement limité de cadres reçoit des primes pour rendement exceptionnel au cours d'une année donnée, pour des indicateurs de rendement exceptionnels.

Ted Falk: Il semble que 99 % des cadres reçoivent des primes, alors que seulement 30 %...

Mark Schaan: Il faudrait que je vérifie vos statistiques. Cependant, monsieur le président, je crois comprendre que les 99 % correspondent aux personnes qui ont reçu le montant de base de la rémunération au rendement, c'est-à-dire la rémunération retenue pour tout cadre supérieur en fonction du rendement de base.

Ted Falk: Nous savons que le gouvernement du Canada a fait plusieurs investissements dans le domaine des VE, et que certaines usines ne connaissent pas le sort qu'on leur avait prédit. Je me demande simplement si certaines usines pourraient partir ou réduire leur taille lorsqu'un autre pays leur offrira une entente plus alléchante. Avez-vous fait cette analyse?

Mark Schaan: Au cours des dernières années, les gouvernements fédéral et provinciaux ont collaboré avec l'industrie et ont attiré des investissements considérables pour soutenir la transition vers la production de véhicules électriques et établir une chaîne d'approvisionnement canadienne en batteries. Nous reconnaissons que toute transformation industrielle ne s'opère pas du jour au lendemain et que, pour soutenir l'innovation dans une économie mondiale concurrentielle, il faut prendre des risques de façon responsable.

Bien que l'échéancier de certains projets puisse varier au gré des conditions du marché, notre industrie automobile demeure en bonne posture pour prospérer à long terme. Chaque projet, bien entendu, suivra sa propre trajectoire. Le gouvernement cherche à soutenir ces investissements à mesure qu'ils se concrétisent et, évidemment, il continue à coopérer avec l'industrie alors qu'elle réagit avec enthousiasme.

Ted Falk: J'aimerais poser une dernière question rapidement. Nous savons que le marché des véhicules électriques a chuté et ne représente plus que 8 % des ventes globales de véhicules au Canada. Le gouvernement canadien s'est engagé à investir environ 34 milliards de dollars. Quelle proportion de ce montant est en péril?

Mark Schaan: Je pense que, dans l'enveloppe globale de financement que nous avons réservée pour l'industrie automobile, nous essayons de répondre avec dynamisme aux réalités de l'industrie. J'aurais du mal à donner un pourcentage de risque, parce que nous continuons de collaborer avec l'industrie pour nous assurer d'être là et de répondre à ses besoins.

Ted Falk: Est-ce que la totalité de cette somme a été versée?

Oh, c'est tout?

Le président: Oui, monsieur Falk, c'est tout le temps que vous aviez. Je vous ai permis de poser une question supplémentaire.

Nous vous écoutons, monsieur Bardeesy, pendant six minutes.

Karim Bardeesy (Taiaiaiko'n—Parkdale—High Park, Lib.): Merci beaucoup. J'ai deux ou trois questions sur le secteur de l'automobile, puis deux ou trois questions sur d'autres dossiers stratégiques.

Au tour précédent, on a posé des questions sur le cadre de remise pour l'industrie automobile. Je me demande si vous pouvez simplement expliquer le raisonnement du gouvernement derrière la création des cadres de remise et, peut-être, nous expliquer leur fonctionnement.

Mark Schaan: Je vous remercie de la question.

Nous voulons nous assurer que le cadre de remise fasse correspondre la politique commerciale du Canada aux objectifs pour l'industrie et la main-d'œuvre, notamment en explorant la mise en place d'un système de crédits échangeables. Le cadre initial de remise, comme l'a dit la ministre, visait essentiellement à réagir aux tarifs en place et à faire en sorte que nous puissions déboursier les fonds découlant des contre-mesures tarifaires perçues.

Je pense que nous avons maintenant l'occasion, grâce à la stratégie automobile révisée, d'envisager un système d'échanges. Une consultation publique a été lancée, et elle vise à tirer parti de ce cadre pour renforcer la production nationale et attirer des investissements. Comment pouvons-nous garantir que des avantages attendent les personnes qui font d'importants investissements ici? Et comment faire en sorte, essentiellement, que ce cadre de remises permette potentiellement à leur production globale de continuer d'être exportée et importée à des tarifs raisonnables?

Karim Bardeesy: Le cadre récompense également les entreprises qui fabriquent des produits, ici, au Canada, à des niveaux équivalents ou supérieurs aux ventes en territoire canadien.

Mark Schaan: C'est exact. Comme on l'a mentionné, la consultation publique vise à imaginer un système de crédits offrant des mesures incitatives notables pour augmenter la production ici, y compris à des fins d'exportation.

• (1705)

Karim Bardeesy: Quelques questions ont également été posées sur les futures exportations d'automobiles canadiennes à l'extérieur des États-Unis. Je me demande simplement si vous pouvez parler plus largement non seulement des véhicules en tant que tels, mais de certains des intrants entrant dans la composition des véhicules — y compris les logiciels et les minéraux critiques, qui engendrent ensuite des chaînes d'approvisionnement en batteries. Pouvez-vous nous décrire la croissance de ce pan des chaînes de montage et du secteur de l'automobile, qui a probablement changé comparativement aux générations précédentes de chaînes de montage pour les véhicules au Canada?

Mark Schaan: Selon la logique traditionnelle, la chaîne de valeur de l'automobile est composée d'intrants lourds qui peuvent nuire à la mobilité globale. Cependant, la réalité est que les voitures sont de plus en plus agiles et dynamiques. Le secteur automobile dans son ensemble est un secteur qui nécessite des intrants sous forme de minéraux critiques tout au début de la chaîne de valeur, qui se poursuit par le processus dynamique de fabrication des pièces, et qui se termine par les logiciels et les composantes électroniques. Dans ce contexte, la présence de domaines offrant des avantages comparatifs permet d'influencer dans une plus grande mesure l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Prenons l'exemple d'une entreprise comme BlackBerry. Dans sa division automobile, elle produit d'importantes quantités de logiciels pour essayer d'assurer la mobilité et la protection continues des véhicules. Certains secteurs offrent une capacité de production de véhicules spécialisés plus propices à l'exportation ou qui pourraient présenter un avantage comparatif parce qu'il s'agit d'un créneau commercial.

L'objectif de la stratégie automobile est que le Canada tire parti de ses forces là où des possibilités s'offrent à lui dans l'ensemble de cette chaîne — à partir du début, à l'étape des intrants, jusqu'à l'étape des extrants, pour déterminer si l'application s'intègre bien au véhicule lui-même.

Karim Bardeesy: On peut supposer que les efforts comprennent également les types d'investissements que le gouvernement peut faire dans la recherche et la protection de la propriété intellectuelle, c'est-à-dire le genre d'activités qui peuvent se traduire non seulement par une plus grande exportabilité, mais aussi par une plus grande valeur produite au Canada. Ces efforts s'inscrivent dans la réflexion générale entourant la politique.

Mark Schaan: Tout à fait. Il faut miser sur un ensemble d'approches, y compris pour les entreprises qui sont soit dans le secteur des logiciels ou dans certains de nos secteurs des TIC. Elles ne sont peut-être pas considérées comme des fournisseurs traditionnels de pièces d'automobiles, mais elles font en fait maintenant partie d'une approche connectée.

Notre stratégie globale vise à conserver autant de propriété intellectuelle que possible, ici, au Canada; à maximiser l'avantage comparatif de notre génération actuelle de propriété intellectuelle; puis à trouver les secteurs où cette propriété intellectuelle peut être mise à profit. Cela fait partie de notre vision globale.

Karim Bardeesy: Le budget des dépenses reflète également l'augmentation des investissements plus globaux en recherche au sein des trois principaux conseils subventionnaires et aussi dans le cadre de la recherche en défense.

J'aimerais que vous décriviez l'objectif souhaité de ces investissements, non seulement pour les chercheurs eux-mêmes, mais aussi pour les intervenants qui pourraient en bénéficier en aval dans l'économie.

Mark Schaam: La recherche mérite, à bien des égards, d'être perçue comme une stratégie industrielle. Pensons au 1,7 milliard de dollars du programme Impact+, pour attirer des talents au pays; aux augmentations importantes du financement des conseils subventionnaires; et au travail que ces conseils et certains de nos programmes de recherche appliquée font en intervenant notamment dans la Stratégie industrielle de défense. On peut vraiment y voir le lien entre le savoir intellectuel de base et la production industrielle concrète. On peut même penser à des initiatives comme les récents ajouts au Programme d'innovation dans les collèges et la communauté et le travail du PARI du Conseil national de recherches. Bon nombre de ces initiatives jumellent la capacité industrielle et le savoir universitaire afin de trouver une place dans les secteurs émergents en pleine effervescence où le Canada a une véritable occasion à saisir.

Karim Bardeesy: Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

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

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Bonjour aux sous-ministres et autres gens à la direction du ministère.

Pour ma première question, je nous replongerais dans la situation avant la dernière élection, alors que M. Champagne était ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie. Il avait tenu des tables rondes avec les industries aérospatiales pour cerner leurs besoins en vue du développement d'une stratégie nationale de l'aérospatiale qui était promise pour le budget de 2024.

Le ministère entend-il rendre public le résultat de ces consultations?

Mark Schaam: Je ne sais pas s'il y a une publication présentant les résultats de ces consultations, mais ces résultats, en principe, se reflètent vraiment dans la Stratégie industrielle de défense. Comme la ministre l'a dit, c'est vraiment une stratégie qui inclut toutes les capacités et les compétences du secteur de l'aérospatiale et qui vise vraiment à protéger et à promouvoir ce secteur, dont les affaires qui sont vraiment au cœur du plan du gouvernement.

• (1710)

Gabriel Ste-Marie: D'accord. Merci beaucoup de la réponse.

J'ai une question sur un tout autre sujet, soit les technologies propres.

Le nombre de projets soutenus par le ministère ayant une composante de technologies propres était de 136 l'an dernier et il devrait passer à 17 cette année, ce qui représente une baisse de 87 %, selon les plans ministériels. J'ai l'impression que le gouvernement abandonne l'environnement ou met une croix sur l'environnement.

Pouvez-vous nous expliquer ce qui fait qu'on réduit le nombre de projets de 87 %?

Mark Schaam: Il y a des fonds qui sont vraiment consacrés aux technologies propres. Cela dit, comme je l'ai dit dans ma réponse concernant le secteur aérospatial, c'est maintenant inclus dans les autres secteurs. Ce n'est pas un abandon des projets. La réalité est qu'on retrouve un aspect des technologies propres dans beaucoup d'autres secteurs et beaucoup d'autres projets. Maintenant, les entreprises qui poursuivent dans la voie des technologies propres dans

un secteur ont vraiment une occasion d'accéder au soutien du gouvernement dans une autre forme qui répond peut-être mieux à leurs besoins.

Gabriel Ste-Marie: Toujours dans les plans ministériels, on peut lire que le gouvernement va procéder à des réductions ciblées dans certains programmes d'entrepreneuriat et d'innovation, ainsi que dans la Fondation canadienne pour l'innovation, mais on ne précise pas lesquels.

Pouvez-vous nous dire ce qui subira des compressions budgétaires? Si vous n'avez pas l'information ici, vous pouvez la faire suivre à la greffière.

Mark Schaam: Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ou ISDE, veille à ce que les dépenses ministérielles soient rentables et donnent des résultats pour le Canada.

Dans le cadre de l'examen complet des dépenses, ISDE oriente et redéfinit les priorités des programmes de son domaine de compétence, soit les sciences et l'industrie, afin d'éviter les chevauchements et d'améliorer leur harmonisation avec le mandat précis de la ministre, tout en éliminant les répercussions sur les intervenants et les clients. ISDE réalise des gains d'efficacité en consolidant ses fonctions, en simplifiant ses structures et ses processus internes, et en réduisant son empreinte opérationnelle. Nous continuerons de soutenir la croissance économique dans tout le pays en misant sur une économie canadienne inclusive, équitable et ambitieuse.

Le ministère est en train de faire les réductions des dépenses. Le prochain plan présentera plus clairement quels sont les aspects clés. Il faut dire que c'est un exercice de trois années, et il nécessite que le ministère assure son déroulement avec agilité, tout en reconnaissant que le ministère a reçu de nouveaux fonds pour les autres priorités. Cela dit, ce sera clair dans le prochain plan ministériel.

Gabriel Ste-Marie: Je passe encore à un tout autre sujet.

On voit que le gouvernement fait beaucoup de démarches pour attirer de l'investissement étranger. Aujourd'hui, il y a la délégation de l'Inde. Plus tard cette semaine, le premier ministre se rend à New York. C'est une bonne chose, mais il y a quand même des inquiétudes quant à la prise de contrôle d'entreprises ou de secteurs stratégiques, comme les minéraux critiques.

Si je ne me trompe pas, c'est votre ministère qui étudie l'impact de ces investissements étrangers, notamment sur les secteurs stratégiques. Est-ce que, de votre côté, il y aurait des possibilités de bloquer de tels investissements s'ils nuisaient à la souveraineté canadienne? Comment comptez-vous faire l'analyse de ces investissements étrangers?

Mark Schaam: Je suis sous-ministre délégué du ministère, mais je suis aussi le directeur des investissements en ce qui concerne la Loi sur Investissement Canada. Donc, c'est vraiment un double mandat pour moi.

D'une part, il est vraiment important d'augmenter la capacité de diversification du Canada sur les autres marchés, au pays. Nous sommes vraiment à un moment où il est important pour nos entreprises d'avoir de l'investissement étranger et d'avoir accès aux marchés. D'autre part, il est tellement important aussi de protéger la souveraineté du Canada, sa propriété intellectuelle et les aspects liés aux entreprises. Selon moi, il faut vraiment un équilibre entre les deux.

Cela dit, nous sommes vraiment à l'aise de bloquer les investissements véritablement nuisibles à l'économie canadienne et, en parallèle, d'avoir une approche plus ouverte pour nous assurer que les entreprises canadiennes ont accès aux capitaux nécessaires pour augmenter leur croissance sur le marché mondial.

• (1715)

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie beaucoup de toutes vos réponses.

Le président: Merci, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons passer à Mme Borrelli, puis à Mme Begum, qui auront cinq minutes chacune, ce qui conclura nos séries de questions. Nous discuterons de travaux du Comité après le départ de nos collègues.

Sur ce, madame Borrelli, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Kathy Borrelli (Windsor—Tecumseh—Lakeshore, PCC): Merci, monsieur le président.

Madame Huot, des témoins ayant comparu devant le Comité dans le cadre de notre étude sur les secteurs de la fabrication de pointe et de la métallurgie ont dit que de nombreuses PME subissent une pression excessive en raison des nouveaux tarifs du 6 avril prévus à l'article 232. Plus précisément, ils ont dit que les prêts ne les aideront pas, étant donné qu'ils fonctionnent déjà à perte, assaillis qu'ils sont par ces nouveaux tarifs.

Au cours de cette étude — en fait, le dernier jour de cette étude —, la ministre a annoncé les divers prêts qui seraient offerts aux entreprises croulant sous ces pressions tarifaires. Pourquoi le ministère de l'Industrie a-t-il décidé d'offrir un soutien menant à l'endettement plutôt qu'une aide directe aux fabricants et aux PME?

Mark Schaan: Je vais débiter, tout simplement parce que, à titre de sous-ministre délégué, je suis responsable des politiques, contrairement à la dirigeante principale des finances qui s'occupe de la comptabilité. Je pense qu'il faut reconnaître que le gouvernement a adopté une approche diversifiée en réponse à la nature changeante des tarifs imposés en vertu de l'article 232. Bien que certaines de ces mesures de soutien soient effectivement des prêts, bon nombre d'entre elles sont en fait des contributions remboursables ou non remboursables, selon le mécanisme en place.

Kathy Borrelli: Je suis désolée. Je comprends parfaitement les différentes mesures offertes, le milliard de dollars versés par l'entremise de la BDC ainsi que les 500 millions de dollars versés par l'entremise de FedDev. Ma question est la suivante: pourquoi a-t-on offert des prêts alors que des témoins avaient déjà fait savoir que cette forme d'aide ne les aiderait pas et qu'ils avaient plutôt besoin d'un allègement tarifaire?

Mark Schaan: Encore une fois, je soulignerai simplement que, même dans le cas des mécanismes impliquant les agences de développement régional, l'approche comprend souvent un mélange de contributions remboursables et non remboursables, en fonction des retombées publiques du projet en question. Les mesures offertes forment une approche équilibrée qui fait appel à une variété d'instruments et qui tient compte des besoins de l'industrie.

Kathy Borrelli: D'accord. Merci beaucoup. Certaines grandes entreprises sont en mesure d'embaucher des consultants et des avocats pour demander des prêts, car le processus est très compliqué. Les PME n'en ont pas les moyens. Elles ne peuvent pas affecter

d'employés aux demandes de prêts. Elles insistent vraiment sur la nécessité d'avoir des allègements tarifaires. Elles ne peuvent pas rembourser les prêts. Elles ne font pas de profit. Merci beaucoup.

Je vais céder le reste de mon temps à Mme Dancho.

Raquel Dancho: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de votre présence. Je voulais poser une question sur l'évaluation de l'incidence — l'analyse des répercussions — que votre ministère fait ou a peut-être faite pour l'importation des 49 000 véhicules électriques chinois. Pourriez-vous nous fournir cette analyse?

Mark Schaan: Merci, monsieur le président, et merci également à la députée, qui se trouve être la députée de mes parents. Je vous en suis reconnaissant. J'aimerais simplement souligner, au sujet de l'analyse, que, comme la ministre l'a souligné, le nombre de 49 000 est une petite augmentation par rapport à l'importation de 43 000 véhicules qui était déjà prévue dans le processus précédent. Nous avons examiné la composition globale des véhicules importés et, évidemment, nous l'avons évaluée en fonction des statistiques précédentes.

Raquel Dancho: Je vois. Vous avez donc mis à jour votre analyse par rapport au nombre de véhicules chinois qui étaient permis avant leur interdiction. Est-ce exact?

Mark Schaan: Je pense que nous avons tenu compte du fait que, avant l'interdiction, 43 000 véhicules pouvaient déjà être importés.

Raquel Dancho: Vous avez analysé l'incidence sur les automobiles fabriquées en Amérique du Nord. Je suppose que ma question est la suivante: en avez-vous tenu compte dans votre analyse?

Mark Schaan: L'analyse de notre secteur industriel, qui compte une division pour les industries de l'automobile et du transport, évolue constamment étant donné l'état général de l'industrie. L'analyse tient compte très étroitement de l'industrie et des fabricants d'ici. On ne peut pas faire une seule analyse pour tout le secteur; il faut étudier la relation continue avec l'industrie pour nous assurer de comprendre les répercussions et la nature exacte des exigences.

Raquel Dancho: Pourriez-vous fournir une partie de cette analyse au Comité?

Mark Schaan: Je serai ravi de vérifier, à mon bureau, ce que je pourrais vous transmettre sur notre évaluation globale du secteur automobile canadien.

• (1720)

Raquel Dancho: Cette analyse a été effectuée avant l'accord avec la Chine, n'est-ce pas?

Mark Schaan: Comme je le disais, nous avons un secteur spécialisé qui compte une équipe complète travaillant continuellement avec le secteur automobile. Nous n'avons pas effectué une seule analyse à un seul moment précis dans le temps. Une partie fondamentale de notre travail, au ministère de l'Industrie, consiste à disposer d'une analyse et d'une compréhension très solides et robustes du secteur automobile.

Raquel Dancho: Comment s'appelle cette équipe dans votre ministère?

Mark Schaan: C'est la direction générale des industries de l'automobile et des transports, chapeauté par le secteur de l'industrie.

Raquel Dancho: Merci beaucoup. Je vous en suis reconnaissante.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Begum, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Doly Begum (Scarborough-Sud-Ouest, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui. J'aimerais poursuivre dans la même veine, sur le secteur de l'automobile. Récemment, en mars, les véhicules électriques représentaient environ 12,2 % des ventes totales d'automobiles au Canada. Nous sommes conscients de la situation actuelle et des difficultés auxquelles nous sommes confrontés, surtout à cause des droits de douane. Pourquoi est-il important de garantir que le secteur de l'automobile a une capacité d'exportation robuste et diversifiée?

Mark Schaan: Comme je travaille au ministère depuis longtemps, je peux affirmer que notre engagement envers le secteur de l'automobile et ses retombées économiques uniques ne date pas d'hier. Nous offrons ce soutien notamment en raison de la diversité des retombées économiques qu'engendre le secteur.

Prenons l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et le nombre de petites entreprises qui continuent de produire l'ensemble des intrants, et ajoutons-y — comme on en a discuté en réponse à la question de votre collègue — certains des nouveaux intrants qui entrent dans la fabrication des véhicules. On voit que le secteur crée un effet multiplicateur considérable pour les retombées économiques, les emplois et la production stable qui permet aux Canadiens d'avoir accès à la fois au produit, mais aussi aux emplois et à un bien-être économique général.

Notre soutien au secteur de l'automobile repose sur la notion que nous devons avoir la capacité de maximiser les emplois et la production, pour ensuite trouver les marchés qui conviennent le mieux au secteur et continuer à évaluer les marchés émergents qui pourraient offrir des avantages comparatifs dans certains domaines.

Doly Begum: Merci beaucoup.

Je sais que mon temps est limité, alors je veux poser une question qui me tient à cœur concernant quelque chose qui faisait partie de mon travail à l'époque où j'étais députée provinciale. Je me réjouis énormément que notre gouvernement travaille à faire en sorte que tous les Canadiens aient accès à Internet à large bande d'ici 2030. Je sais que beaucoup de gens, surtout dans les collectivités rurales et autochtones, ont vraiment de la difficulté avec cela. Cela limite leur aptitude à faire presque tout et à exceller, s'épanouir et prospérer au sein de leur communauté.

Comment Innovation, Sciences et Développement économique Canada évalue-t-il la probabilité d'atteindre l'objectif de connectivité d'ici 2030, en particulier dans les communautés rurales et autochtones?

Mark Schaan: Je vous remercie de cette question.

Les activités du Fonds pour la large bande universelle, principal programme par lequel le ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique poursuit les objectifs du gouvernement en matière de connectivité... Je tiens à souligner d'emblée que ce n'est qu'un programme parmi d'autres. Il en existe d'autres. Le CRTC a ses propres programmes pour le renforcement des capacités en matière d'infrastructure, tout comme nos collègues de Services aux Autochtones Canada.

Le Fonds pour la large bande universelle vise l'établissement d'un réseau ininterrompu assez important de connectivité générale au Canada, pour ce qui est du nombre de ménages ayant accès à ce qu'on considère comme Internet haute vitesse, à 50/10, selon la

norme établie pour les vitesses de téléversement et de téléchargement. Nous réévaluons constamment la situation. Lorsque nous recevons de nouvelles propositions de projets dans chaque province, nous pouvons évaluer le taux de référence actuel global. À mesure que le projet avance, on évalue s'il nous permet de connecter des ménages qui, à l'heure actuelle, n'atteignent peut-être pas la norme d'Internet haute vitesse...

Nos observations actuelles nous indiquent que nous sommes toujours sur la bonne voie et que nos investissements continuent de fournir cette connectivité très importante à de multiples collectivités. Cela passe par différentes stratégies. À certains endroits, nous devons être très sensibles à ce qui peut fonctionner pour assurer la connectivité. C'est pourquoi nous favorisons une approche régionale et locale par projet afin que tous les ménages canadiens aient accès à Internet haute vitesse d'ici 2030.

Doly Begum: Je vous remercie.

Pourriez-vous nous en dire plus sur le nombre supplémentaire de ménages, d'entreprises et de collectivités que le ministère prévoit brancher à Internet à large bande et sur le financement prévu à cette fin dans le budget des dépenses?

Mark Schaan: Je m'assurerai de faire parvenir au Comité nos dernières statistiques sur le rendement du Fonds pour la large bande universelle (y compris sur les projets qui ont été lancés récemment et ceux qui s'en viennent) afin de nous assurer d'atteindre notre objectif grâce aux contributions importantes faites au titre de ce programme.

• (1725)

Doly Begum: C'est très bien.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Vous pouvez poser une brève question si vous le souhaitez, madame O'Rourke.

Dominique O'Rourke: Par votre entremise, monsieur le président, je vais m'adresser à M. Schaan.

Le Comité s'est penché sur l'intelligence artificielle. Nous avons examiné un certain nombre d'investissements dans l'IA.

Je me demande à quelle vitesse ces investissements sont déployés et quel est le plan pour évaluer le rendement des investissements dans l'intelligence artificielle.

Mark Schaan: Je sais que nous n'avons plus beaucoup de temps.

Nous avons fait des investissements dans le cadre de la Stratégie pancanadienne en matière d'intelligence artificielle, notamment des investissements de 2 milliards de dollars prévus dans le budget de 2024 dans l'infrastructure d'IA et pour en favoriser la commercialisation et l'adoption. La grande majorité de ces investissements commencent à se matérialiser ou sont à l'œuvre. Je me ferai un plaisir de revenir pour vous décrire les bénéfices que nous en tirons.

Par exemple, nous avons fait de premiers investissements au moyen du Fonds d'accès à une capacité de calcul pour l'IA. Nous avons conclu quelques ententes dans le cadre de notre programme Défi de la capacité de calcul pour l'IA. Nous avons lancé un appel de propositions dans le cadre de notre programme d'infrastructure de capacité de calcul souveraine pour l'IA et de calcul informatique de pointe afin de stimuler la recherche et la mise à l'essai de solutions conçues par les entreprises pour accroître la capacité de calcul de l'IA. Cet appel de propositions prend fin le 1^{er} juin. Nous avons très hâte de voir ce qui ressortira de ce processus.

J'espère que d'autres annonces seront faites au fur et à mesure que nous finaliserons notre stratégie en matière d'intelligence artificielle pour le pays.

Dominique O'Rourke: C'est fantastique. Merci.

[Français]

Le président: Merci, madame O'Rourke.

Monsieur Ste-Marie, parce que vous avez exprimé de sincères excuses pour avoir dépassé votre temps de parole durant le dernier tour, je vais vous accorder 30 secondes pour poser une dernière question.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous en serai éternellement reconnaissant.

Pour remplacer la flotte d'avions CP-140 Aurora, le gouvernement avait choisi Boeing plutôt que Bombardier. Or, la semaine dernière, on a appris que Boeing allait livrer ses avions trois ans plus tard que prévu.

Est-ce qu'il est trop tard pour acheter des avions canadiens?

Mark Schaun: La décision d'acheter un avion est vraiment une décision qui incombe à nos collègues du ministère de la Défense nationale. C'est une question qui devrait vraiment être posée aux gens du ministère de la Défense nationale.

Le président: Merci.

[Traduction]

Merci beaucoup de votre présence ici, madame Huot, monsieur Schaun, madame Tanton et monsieur Chhabra. Nous vous sommes très reconnaissants de vos témoignages et de vos observations. Je vous souhaite à tous une excellente fin de journée. Vous êtes autorisés à partir.

Chers collègues, nous avons quelques questions à régler très brièvement.

Nous devons approuver un budget de 500 \$ juste pour cette réunion supplémentaire.

Comme il n'y a pas d'opposition, je vais déclarer la motion approuvée.

Nous devons adopter une motion pour tenir une réunion informelle jeudi.

Malheureusement, je dois retourner à Winnipeg pour assister à des funérailles, donc c'est Mme Dancho qui occupera le fauteuil jeudi. Nous recevons une délégation qui comprend le ministre d'État, M. Florian Herrmann, chef de la Chancellerie de la Bavière. Quelques membres du Comité permanent de la défense nationale vont se joindre à nous. Nous avons une réunion régulière qui va commencer à 11 heures. Nous avons simplement besoin que tout le monde soit d'accord pour tenir cette réunion informelle. Je pense que ça va.

Des députés: D'accord.

Le président: C'est excellent.

L'élément le plus important est l'adoption par le Comité de divers postes du budget principal des dépenses, dont nous venons de discuter avec les fonctionnaires. Il est de ma responsabilité, en tant que président, de faire rapport à la Chambre au nom du Comité au sujet du budget des dépenses. Il y en a toute une liste.

J'ai une suggestion à faire, qui serait la façon la plus simple de procéder. J'ai eu des conversations avec les représentants de chaque parti politique représenté autour de la table tout à l'heure, alors j'espère que nous pourrions avancer de cette façon. Il s'agit simplement d'accorder notre consentement unanime pour adopter tous les postes budgétaires du budget principal des dépenses qui ont été soumis au Comité. Si je n'obtiens pas le consentement unanime, je les passerai tous en revue individuellement, si telle est la volonté du Comité, mais je vais d'abord vérifier si j'ai votre consentement unanime.

[Français]

Gabriel Ste-Marie: Est-ce que les crédits peuvent être adoptés avec dissidence?

Le président: Oui, si vous le voulez. Une adoption avec dissidence est toujours une option, même pour vous, monsieur Ste-Marie.

[Traduction]

AGENCE DE PROMOTION ÉCONOMIQUE DU CANADA ATLANTIQUE

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....70 491 619 \$

Crédit 5—Subventions et contributions.....308 687 375 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

AGENCE CANADIENNE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU NORD

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....31 547 131 \$

Crédit 5—Subventions et contributions.....99 307 483 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

AGENCE SPATIALE CANADIENNE

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....312 870 750 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....520 371 623 \$

Crédit 10—Subventions et contributions.....60 981 000 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés avec dissidence.)

COMMISSION CANADIENNE DU TOURISME

Crédit 1—Paiements à la Commission.....93 365 772 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

Crédit 1—Dépenses du programme.....4 251 677 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....666 379 648 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....73 437 460 \$

Crédit 10—Subventions et contributions.....7 923 243 891 \$

Crédit L15—Paiements conformément au paragraphe 14(2) de la Loi sur le ministère de l'Industrie.....300 000 \$

Crédit L20—Prêts conformément à l'alinéa 14(1)a) de la Loi sur le ministère de l'Industrie.....500 000 \$

(Les crédits 1, 5, 10, L15 et L20 sont adoptés avec dissidence.)

MINISTÈRE DE LA DIVERSIFICATION DE L'ÉCONOMIE DE L'OUEST CANADIEN

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....47 589 003 \$

Crédit 5—Subventions et contributions.....280 723 712 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU CANADA POUR LES RÉGIONS DU QUÉBEC

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....48 644 666 \$

Crédit 5—Subventions et contributions.....360 094 322 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

AGENCE FÉDÉRALE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR LE
NORD DE L'ONTARIO

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....16 213 940 \$

Crédit 5—Subventions et contributions.....65 156 604 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

AGENCE FÉDÉRALE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE POUR LE
SUD DE L'ONTARIO

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....37 137 445 \$

Crédit 5—Subventions et contributions.....347 638 258 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

CONSEIL NATIONAL DE RECHERCHES DU CANADA

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....595 203 032 \$

Crédit 5—Dépenses en capital.....317 578 865 \$

Crédit 10—Subventions et contributions.....736 369 902 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés avec dissidence.)

CONSEIL DE RECHERCHES EN SCIENCES NATURELLES ET EN GÉNIE

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....79 182 897 \$

Crédit 5—Subventions.....1 527 732 810 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PACIFIQUE
CANADA

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....30 007 662 \$

Crédit 5—Subventions et contributions.....146 993 207 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

CONSEIL DE RECHERCHES EN SCIENCES HUMAINES

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement.....50 025 991 \$

Crédit 5—Subventions.....1 351 984 353 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

CONSEIL CANADIEN DES NORMES

Crédit 1—Paiements au Conseil.....18 912 125 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

STATISTIQUE CANADA

Crédit 1—Dépenses du programme.....945 504 203 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

● (1730)

Le président: Sur ce, chers collègues, je vous demande la permission de faire rapport du budget principal des dépenses à la Chambre au nom du Comité. J'ai simplement besoin de votre accord à ce sujet.

Des députés: D'accord.

Un député: Avec dissidence.

Le président: D'accord.

[Français]

Sur ce, chers collègues, je vous remercie du bon après-midi que nous avons passé ensemble, comme toujours.

[Traduction]

Comme je l'ai dit, c'est Mme Dancho qui assumera la présidence en mon nom jeudi afin que je puisse assister à un service dans ma circonscription, mais je suis convaincu que nous continuerons d'avoir des conversations productives.

Sur ce, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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