



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

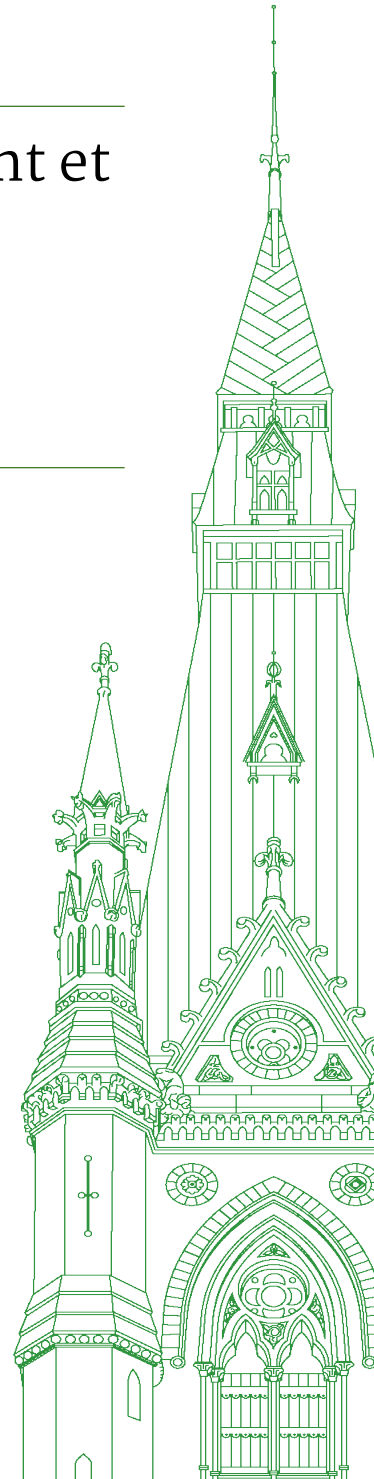
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 004

Le lundi 2 novembre 2020

Présidente : Mme Yasmin Ratansi



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le lundi 2 novembre 2020

• (1605)

[Traduction]

La présidente (Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.)): Bienvenue à la quatrième séance du Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes. Le Comité se réunit aujourd'hui afin de poursuivre son étude des véhicules zéro émission. La réunion se déroulera selon une formule hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 23 septembre 2020.

Les membres du Comité ont eu le temps de se familiariser avec la formule hybride. Je vais donc sans plus tarder souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous recevons aujourd'hui M. Allan Travis, vice-président aux Affaires publiques et chef du contentieux chez AddÉnergie Technologies Inc.; M. Francis Bradley, président et directeur général de l'Association canadienne de l'électricité; M. Brian Kingston, président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, ainsi que Mme Joanna Kyriazis, conseillère de direction principale de l'organisme Clean Energy Canada.

Les notes d'allocation de trois d'entre eux ont été traduites et communiquées aux députés, mais nous avons reçu celles du quatrième témoin en retard et elles n'ont donc pas été traduites.

Monsieur Roger, quel document ne nous est pas parvenu à temps?

Le greffier du Comité (M. Alexandre Roger): Celui de l'Association canadienne de l'électricité.

La présidente: Comme nous n'avons rien reçu de la part de l'Association canadienne de l'électricité, je vais accorder au moins trois minutes à M. Brian Kingston pour qu'il nous donne une idée du travail de l'Association afin d'aider les députés à lui poser des questions pertinentes.

Monsieur Kingston, nous vous écoutons, et...

[Français]

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

La présidente: Pourquoi invoquez-vous le Règlement, madame Pauzé?

Mme Monique Pauzé: La réunion a commencé avec une demi-heure de retard. Prévoit-on dépasser de 30 minutes l'heure de la fin? Les lundis, il y a souvent des votes à la Chambre et le Comité se retrouve à avoir moins de temps pour ses réunions. Je trouve cela déplorable. Allons-nous poursuivre la réunion un peu plus tard? Avant que nos témoins commencent à faire leurs présentations, il serait important de connaître le temps dont nous disposons.

La présidente: C'est une bonne question, madame Pauzé.

[Traduction]

Tout dépend. Je dois avoir le consentement unanime du Comité à une prolongation d'une demi-heure. C'est une question qui revient constamment, peu importe que le gouvernement soit minoritaire ou majoritaire.

Y a-t-il consentement unanime pour prolonger la réunion?

Monsieur Albas, voulez-vous commencer?

• (1610)

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Non. J'aimerais poser une petite question avant que vous demandiez s'il y a consentement unanime. Si nous ajoutons une demi-heure, est-ce que nous entendrons les déclarations préliminaires d'un plus grand nombre de témoins?

La présidente: Non. Vous aurez plus de temps pour poser des questions.

Ai-je le consentement unanime des membres pour prolonger la réunion? Je ne veux pas perdre de temps. Que ceux qui ne sont pas d'accord disent non.

Merci. Nous sommes d'accord.

Monsieur Kingston, nous vous écoutons. Vous avez cinq minutes.

Le greffier: Madame la présidente, je suis désolé, mais je dois vous interrompre.

Le témoin représentant l'Association de l'électricité n'est pas M. Kingston, mais M. Bradley.

La présidente: Vous avez raison, je suis désolée. Je crois que j'ai lu à l'envers.

Monsieur Bradley.

M. Francis Bradley (président-directeur général, Association canadienne de l'électricité): Merci beaucoup, madame la présidente.

[Français]

Je salue tous les membres du Comité.

[Traduction]

L'Association canadienne de l'électricité est la porte-parole nationale en matière d'électricité. Nos membres exercent leurs activités dans toutes les provinces et tous les territoires. L'Association regroupe des entreprises de production, de transmission et de distribution d'électricité.

Le secteur de l'électricité donne du travail à 81 000 Canadiens et il contribue au PIB à hauteur de 30 milliards de dollars. Au Canada, tous les emplois et toutes les industries dépendent de manière indirecte de notre secteur. L'électricité est le fondement de l'économie moderne. Elle est également au cœur de la transition de notre pays vers la décarbonisation. Plus de 80 % de la production d'électricité est déjà sans émission, ce qui en fait l'un des réseaux les plus propres dans le monde. Je souligne que le secteur canadien de l'électricité a déjà réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % depuis 2005.

L'accès à une énergie propre et fiable sera un enjeu déterminant de la capacité du Canada à réaliser la décarbonisation au moyen de l'électrification. Notre secteur occupe une position privilégiée pour aider le Canada à s'assurer un avenir énergétique propre et à remplir ses engagements en matière de lutte contre les changements climatiques pour 2030, 2050 et au-delà. L'Association a établi une liste de mesures qui seront nécessaires pour éliminer nos émissions de carbone. Nous l'avons remise au greffier à votre intention.

L'électrification des véhicules jouera un rôle majeur dans l'atteinte des objectifs canadiens en matière de changements climatiques. Les véhicules utilitaires légers sont responsables de 12 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada, mais nous sommes convaincus que des mesures ciblées permettront de les éliminer presque complètement. Toutefois, plusieurs de ces mesures relèvent du gouvernement. Jusqu'à maintenant, il a fait un bon travail de promotion de l'adoption des véhicules électriques en offrant des mesures incitatives à l'achat et en étendant l'infrastructure de recharge. Le secteur de l'électricité appuie ces mesures sans réserve. Les entreprises d'électricité ont pris une part active dans l'installation de bornes de recharge à l'intérieur des collectivités et entre elles.

Malheureusement, on ne peut pas se contenter d'aider les gens à acheter des véhicules électriques et de multiplier le nombre de bornes de recharge. Ces mesures à haute visibilité ne doivent pas faire perdre de vue ce qui constitue la pierre angulaire du système. Dans le cas des véhicules électriques, cela signifie qu'il faut moderniser les règles qui encadrent le comptage de l'électricité et s'assurer que l'infrastructure de distribution peut répondre à la demande croissante. Au Canada, les lois qui régissent le mesurage ont été adoptées avant l'avènement d'Internet ou, plus précisément, à une époque où notre premier ministre était un autre Trudeau. Dans leur forme actuelle, des mesures législatives beaucoup trop contraignantes comme la Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz et la Loi sur les poids et mesures paralysent l'innovation dans le domaine des technologies de comptage et, par ricochet, le déploiement commercial des technologies qui en dépendent. La législation désuète en matière de comptage freine le déploiement d'infrastructures de recharge dans les lieux publics et les immeubles multirésidentiels.

Nous devons faire en sorte que le réseau soit prêt pour les véhicules électriques. La question n'est pas tant de savoir si nous aurons assez d'électricité. En fait, la recharge des véhicules électriques durant la nuit permettra d'utiliser les excédents. Toutefois, à une échelle hyperlocale, la hausse du nombre de ces véhicules exigera des améliorations de l'infrastructure locale de distribution, et notamment des lignes d'alimentation et des transformateurs. Quelques véhicules électriques de plus sur une seule rue pourraient nécessiter la mise à niveau des installations. Il faut le prévoir.

J'ai parlé des voitures et des camions utilitaires légers. L'électrification de ces véhicules réduirait sensiblement les émissions de carbone, c'est certain, mais ils représentent une partie seulement du secteur du transport au Canada. D'autres segments comme le camionnage sur longue distance, le transport maritime et l'aviation pourraient exiger d'autres solutions que les batteries, comme l'hydrogène par exemple. Le secteur de l'électricité attend avec impatience que le Canada annonce sa stratégie dans le domaine de l'hydrogène. Notre secteur fonde de grands espoirs dans l'hydrogène à teneur faible ou nulle en carbone comme moyen de réduire les émissions, car la production d'hydrogène à partir d'électricité sans émission selon nous est une forme d'électrification.

Je vous remercie de me donner l'occasion de me joindre à vous aujourd'hui.

• (1615)

La présidente: Merci beaucoup.

Chers collègues, si je ne l'ai pas déjà mentionné, les notes d'allocation de M. Bradley vous seront transmises une fois qu'elles auront été traduites en français. Les observations des autres témoins doivent être considérées comme ayant été lues aux fins du compte rendu des délibérations du Comité.

[*Voir l'annexe* — Notes d'allocation de Travis Allan]

[*Voir l'annexe* — Notes d'allocation de Brian Kingston]

[*Voir l'annexe* — Notes d'allocation de Joanna Kyriazis]

La présidente: Nous allons amorcer la première série de questions avec M. Redekopp.

Je crois que vous allez partager votre temps de parole avec M. Jeneroux, ou corrigez-moi si ce n'est pas le cas.

Vous disposez de six minutes, monsieur Redekopp.

M. Brad Redekopp (Saskatoon-Ouest, PCC): Merci, madame la présidente.

Je voudrais tout d'abord remercier nos témoins d'être des nôtres et surtout de nous avoir transmis leurs notes d'allocation à l'avance. C'est très utile pour nous.

Ma première question s'adressera à AddÉnergie et à son représentant, M. Travis Allan.

Vendredi dernier, vous avez annoncé un investissement de 53 millions de dollars dans des bornes de recharge, dont une partie provient d'une subvention du fédéral, et plus précisément de la Banque de développement du Canada et d'Exportation et développement Canada.

Pouvez-vous nous dire quelle a été la contribution fédérale totale sur ces 53 millions de dollars?

M. Travis Allan (vice-président, Affaires publiques et chef du contentieux, AddÉnergie Technologies Inc.): Merci beaucoup de nous accueillir aujourd'hui.

Effectivement, c'est avec grand plaisir que nous avons annoncé l'obtention par notre entreprise d'un financement de série C vendredi dernier. Ce financement englobait un apport en capital et une étape de financement dirigée par une banque d'investissement de Montréal, avec la contribution du fédéral. Une autre partie provenait d'un financement par emprunt de la Banque Nationale.

Je ne suis pas en mesure de vous fournir les chiffres exacts pour ce qui est de la contribution de la Banque de développement et d'Exportation et développement Canada. Tout ce que je sais, c'est qu'elle représente une part importante de l'investissement. Très honnêtement, nous sommes très heureux de pouvoir compter sur le soutien du fédéral...

M. Brad Redekopp: Désolé de vous interrompre, mais j'aimerais savoir si, dans les dernières années, vous avez reçu d'autres financements publics sous la forme de subventions et de prêts.

M. Travis Allan: Oui. Les incitatifs du fédéral ont beaucoup contribué au développement de notre marché. Un des meilleurs exemples est celui de Ressources naturelles Canada, qui a fourni une aide cruciale au déploiement de bornes de recharge partout au pays grâce à des programmes comme l'Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement.

M. Brad Redekopp: Est-ce qu'une entreprise comme AddÉnergie peut dégager un bénéfice satisfaisant à ce jour?

M. Travis Allan: Comme AddÉnergie est une société privée, elle ne divulgue pas ses données financières. Tout ce que je peux dire, c'est que la hausse importante de nos revenus, surtout ces deux dernières années, a attiré l'attention de quelques investisseurs institutionnels et publics.

M. Brad Redekopp: Selon vous, les entreprises comme la vôtre peuvent-elles engranger des bénéfices satisfaisants sans les subventions et les prêts du gouvernement?

M. Travis Allan: Oui, absolument.

Nous en sommes encore aux premiers stades de l'adoption des véhicules électriques et de l'installation d'infrastructures de recharge, mais les possibilités de développement de modèles commerciaux rentables sont très larges, aussi bien pour le déploiement de réseaux de bornes de recharge de véhicules électriques que pour la fabrication de ces bornes.

M. Brad Redekopp: Monsieur Kingston, on peut lire ce qui suit dans votre site Web: « Une politique efficace de tarification du carbone visant le secteur automobile doit [...] garantir que les revenus perçus sont entièrement remis aux compagnies à des fins de réinvestissement pour l'innovation. » À votre avis, le régime actuel de la taxe fédérale sur le carbone remplit-il les objectifs qui selon votre organisme devraient guider la politique sur la tarification du carbone?

M. Brian Kingston (président, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Pas entièrement. Il existe divers moyens de recycler les recettes provenant de la taxe fédérale sur le carbone afin d'aider les entreprises à instaurer des programmes efficaces de réduction de leurs émissions et de gains d'efficacité dans leurs usines de fabrication et d'autres secteurs d'activités. On trouve de bons exemples d'entreprises qui ont fait de tels investissements. Plus grande sera la part des taxes prélevées qui sont recyclées dans les entreprises et plus vite elles pourront faire des innovations pour réduire les émissions globales de leurs installations.

• (1620)

M. Brad Redekopp: Madame la présidente, je laisse maintenant la parole à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Mes questions s'adresseront également à M. Kingston.

Lors de notre dernière réunion, des représentants de ministères fédéraux nous ont déclaré qu'il n'y avait pas eu d'étude de faisabilité interne sur les moteurs de grosse cylindrée zéro émission.

Votre Association a-t-elle fait des études ou des analyses à ce sujet?

M. Brian Kingston: Parlez-vous de la possibilité de construire ces moteurs?

M. Matt Jeneroux: Oui, des moteurs de grosse cylindrée.

M. Brian Kingston: Non. Notre Association n'a pas réalisé d'étude sur ce type de moteurs.

M. Matt Jeneroux: On nous a dit aussi que les partenaires de l'industrie n'ont pas encore été consultés pour l'élaboration de règlements sur les véhicules lourds, même si la création d'un groupe de travail a été réclamée en vue de la mise au point d'un plan de décarbonisation de l'industrie du camionnage.

Pensez-vous que la création d'un groupe de travail qui inclurait des représentants de l'industrie serait la meilleure approche pour concevoir une réglementation sur les véhicules lourds?

M. Brian Kingston: La collaboration de l'industrie à l'élaboration de règlements de ce genre est toujours bienvenue. Alors oui, nous serions tout à fait ouverts à avoir cet échange et à participer à toute forme de consultation de l'industrie.

M. Matt Jeneroux: Si j'en juge par votre réponse, cette conversation n'a pas encore eu lieu.

M. Brian Kingston: Pas que je sache.

M. Matt Jeneroux: Un véhicule zéro émission coûte au bas mot 40 000 \$.

Vous conviendrez sans doute que compte tenu du prix moyen de ces véhicules, le Canadien moyen pourrait difficilement se prévaloir du programme actuel du gouvernement pour acheter un tel véhicule?

M. Brian Kingston: J'en conviens tout à fait, et c'est pourquoi il est si important d'offrir des incitatifs aux consommateurs. Tant que nous n'atteindrons pas la parité entre les prix des véhicules zéro émission et ceux des véhicules à moteur à combustion interne, des incitatifs seront nécessaires afin de les rendre abordables pour la moyenne des consommateurs canadiens et de leur faire réaliser qu'ils peuvent correspondre à leurs besoins, au même titre que les véhicules qu'ils achèteraient normalement dans la même gamme de prix.

M. Matt Jeneroux: À votre connaissance, des délais ont-ils été fixés concernant l'augmentation de l'offre de véhicules zéro émission plus abordables au Canada?

M. Brian Kingston: Oui. Plusieurs études ont été réalisées. Pour la plupart, elles indiquent que les prix atteindront la parité à la fin des années 2020, parce que la technologie des batteries aura évolué au point où les coûts seront les mêmes.

La présidente: Merci beaucoup.

Chers collègues, je dois m'excuser auprès de vous. Vous avez reçu un avis, mais j'ai oublié de vous rappeler que nous avons prévu 10 minutes pour discuter des travaux du Comité. Nous le ferons à 17 h 50.

Le prochain intervenant sera M. Francis Scarpaleggia.

Monsieur Scarpaleggia, vous disposez de six minutes.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Merci, madame la présidente. J'aimerais donner suite à une remarque de M. Kingston.

Vous avez parlé de la technologie des batteries et de l'année à laquelle nous atteindrons la parité... Je n'ai pas bien compris. En gros, vous avez dit que le rapport coût-efficacité deviendrait intéressant à une certaine date. Pourriez-vous nous donner des précisions? Pourriez-vous revenir sur la dernière partie de votre intervention et approfondir un peu?

M. Brian Kingston: Oui, avec plaisir.

Quelques études s'intéressent aux différents spectres de développement de la technologie et au moment auquel les véhicules électriques à batterie se vendront au même prix que les véhicules dotés de moteurs traditionnels à combustion interne. Comme la technologie fait parfois des pas de géant, il est difficile de prédire le moment précis où les prix atteindront la parité, mais selon une étude commandée par Innovation, Sciences et Développement économique Canada à un organisme de Detroit appelé CAR, ce moment surviendrait à la fin des années 2020.

M. Francis Scarpaleggia: Avez-vous dit 2023? Quelle date avez-vous donnée?

M. Brian Kingston: Non. Je suis désolé. J'ai parlé de la fin des années 2020.

M. Francis Scarpaleggia: D'accord. La fin des années 2020.

M. Brian Kingston: Oui. Ce serait quelque part entre 2025 et 2030. Plusieurs études semblent pointer dans cette direction.

M. Francis Scarpaleggia: D'accord. Si je comprends bien — c'est peut-être évident pour ceux qui travaillent dans cette industrie, mais pas pour moi —, la différence de coût est due à la batterie seulement?

M. Brian Kingston: C'est exact.

M. Francis Scarpaleggia: D'accord. C'est intéressant.

M. Bradley, je crois, a fait allusion aux règles en matière de comptage. C'est la première fois que j'entendais parler de cette question. Je n'ai jamais pensé que le comptage pouvait poser un problème. On pourrait s'imaginer que c'est un aspect assez objectif, que le compteur indique quelle quantité d'électricité a été consommée, un point c'est tout. Pourriez-vous nous expliquer un peu plus pourquoi il faut améliorer les règles en matière de comptage? Je crois que c'est ce que vous avez dit. À quoi faites-vous référence au juste?

M. Francis Bradley: Oui, bien sûr. Merci de me donner l'occasion de parler de cette question.

Comme je l'ai dit, ce n'est pas la question qui suscite le plus grand intérêt. Elle fait partie des considérations de fond dont il faudra s'occuper si nous voulons assurer une efficacité à long terme. Notre régime réglementaire a été pensé dans les années 1960. L'avenir est aux véhicules électriques et notre réalité aura complètement changé à la fin des années 2020.

Les règles actuelles sont conçues en fonction des compteurs électriques qui nous sont très familiers et qui sont installés sur les murs des bâtiments. Des critères stricts dictent leur apparence et leur fonctionnement. Il faut maintenant envisager de nouvelles technologies de comptage et examiner comment les véhicules peuvent eux-mêmes devenir des compteurs sur roues. Il faut aussi penser

aux immeubles multirésidentiels et au branchement des véhicules électriques dans les garages. Il s'agit d'espaces partagés. Actuellement, aucune règle ne s'applique aux compteurs partagés dans le garage d'un immeuble en copropriété ou d'appartements.

J'ai indiqué seulement quelques éléments. Nous avons transmis de l'information complémentaire au greffier, de même qu'une liste de modifications très précises que nous recommandons aux deux lois que j'ai mentionnées.

● (1625)

M. Francis Scarpaleggia: Quand vous parlez de compteur partagé, voulez-vous dire que plusieurs véhicules peuvent être branchés à une même prise et qu'il faut donc trouver un moyen de facturer les coûts à chaque propriétaire?

M. Francis Bradley: Oui, c'est exact. Actuellement, en théorie et par souci d'équité, chaque véhicule électrique est traité un peu comme un lampadaire, ce qui est un autre sujet, mais qui soulève des questions très similaires. Chaque lampadaire est doté de son propre compteur et sa consommation est mesurée. Nos rues sont maintenant éclairées avec des diodes électroluminescentes et la consommation des lampadaires est si négligeable qu'il est devenu difficile de justifier le coût des compteurs dont chacun est doté. Les lampadaires modernes consomment beaucoup moins d'électricité qu'à l'époque où la technologie a été inventée et où on a commencé à l'utiliser.

C'est ce qui se passe quand la technologie évolue beaucoup plus rapidement que la réglementation. Il faudra aussi revoir la réglementation qui s'applique aux aspects techniques et faire en sorte qu'elle ne soit plus un frein à l'adoption des véhicules zéro émission.

M. Francis Scarpaleggia: Est-ce que quelqu'un travaille à la réforme de la réglementation actuellement?

M. Francis Bradley: Oui, certainement. Nous sommes en pleine discussion avec les ministères, y compris avec Mesures Canada. Nous avons formulé des recommandations très précises.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, ces recommandations se trouvent dans les documents que nous avons remis au greffier.

M. Francis Scarpaleggia: C'est quand même curieux qu'un domaine aussi simple en apparence exige une réglementation. Ce n'est pas quelque chose qui se comprend intuitivement.

Madame Kyriazis, je crois avoir lu dans votre mémoire qu'aucun concessionnaire d'automobiles ne garde de véhicule automobile pour les essais de conduite.

Est-ce exact? Est-ce bien ce que j'ai lu dans votre mémoire?

La présidente: Vous avez 30 secondes pour répondre.

Mme Joanna Kyriazis (conseillère de direction principale, Clean Energy Canada): Oui. D'après une étude réalisée par Transports Canada plus tôt cette année, la majorité des concessionnaires d'automobiles au Canada...

M. Francis Scarpaleggia: La majorité. D'accord.

Mme Joanna Kyriazis: Oui. La majorité n'avait aucun véhicule électrique en stock, que ce soit pour un essai ou un achat.

M. Francis Scarpaleggia: C'est intéressant.

J'imagine que c'est tout le temps que j'avais, madame la présidente.

La présidente: Oui. Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Pauzé.

[Français]

Vous disposez de six minutes.

Mme Monique Pauzé: Bonjour. Je remercie tous les témoins d'être ici.

Je voudrais rappeler à M. Kingston que plusieurs acteurs clés de l'industrie, entre autres BloombergNEF, indiquent qu'ils atteindront la fameuse parité en 2024, peut-être même avant, puisque chaque année le coût des piles baisse. De votre côté, vous avez parlé de la fin des années 2020. Je trouve cela un peu loin.

J'ai une autre remarque. Vous avez dit que les constructeurs offraient des incitatifs à l'achat qui sont supérieurs à ceux qu'offrent les gouvernements. J'ai moi-même une voiture électrique, une Volt, mais je ne me rappelle pas avoir reçu d'incitatif du constructeur. S'il y a des incitatifs, j'aimerais avoir de la documentation qui les énumère.

Je vais maintenant passer à mes questions.

En 2018, General Motors — un de vos membres — a fait la proposition de reproduire le modèle californien ici, au Canada, car elle souhaitait voir le Canada s'aligner sur les États-Unis, advenant une réglementation nationale américaine. Or votre ancien président, M. Nantais, n'a jamais voulu déposer la proposition de GM auprès de ses membres. Il s'est même opposé à ce que le Canada agisse avant que les décisions soient prises aux États-Unis.

En tant que nouveau président, votre position sur cet enjeu est-elle identique à celle de votre prédécesseur?

• (1630)

[Traduction]

M. Brian Kingston: Pour ce qui concerne l'alignement sur le modèle américain, nous sommes d'avis qu'il doit être total en tout temps. Notre industrie est entièrement intégrée à l'échelle nord-américaine, et 86 % des véhicules produits au Canada se retrouvent aux États-Unis. Nous avons toujours dit qu'il ne fallait pas devancer les États-Unis, mais travailler main dans la main parce que notre industrie est totalement intégrée au marché américain.

Quant à votre remarque sur la technologie, elle est tout à fait juste. Beaucoup de projections ont été effectuées sur le moment auquel les prix atteindront la parité. Les résultats varient. Ils varient en fonction des hypothèses concernant les progrès technologiques. Je ne peux pas vous donner une date exacte, mais je sais que la plupart des études indiquent que les prix atteindront la parité entre 2025 et 2030. J'admets toutefois que les avis diffèrent beaucoup à ce sujet.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Oui, tout à fait, mais j'ai fait allusion à BloombergNEF, qui est quand même un acteur clé.

Vous avez parlé des investissements en Ontario. Effectivement, Ford a annoncé récemment des investissements en Ontario, mais on n'a pas dit si les voitures qui y seront produites seront accessibles aux Canadiens. Je vous rappelle qu'en 2011, Toyota avait produit des RAV4 en Ontario, mais ils ont tous été envoyés en Californie parce qu'il y a une réglementation qui favorise ce genre de véhicules. Ce RAV4 était à zéro émission.

Seriez-vous d'accord pour qu'on adopte une réglementation semblable à celle de la Californie pour faire en sorte que les voitures électriques produites ici soient offertes aux gens d'ici?

[Traduction]

M. Brian Kingston: Pour ce qui est des investissements de Ford, je ne peux pas me prononcer sur la stratégie d'une société concernant les endroits où elle vendra ses véhicules. Ce qu'il faut retenir dans le cas des véhicules électriques — je reviens à ce que je disais tantôt —, c'est qu'ils sont vendus là où les mesures incitatives sont assez intéressantes pour convaincre les consommateurs de les acheter. Si les consommateurs du Canada se voyaient offrir des mesures plus généreuses par le fédéral et les provinces, qui auraient pour effet de faire baisser les prix, je vous garantis que les taux d'adoption seraient beaucoup plus élevés. En fait, 96 % des ventes ont été enregistrées dans les 3 provinces qui offrent des incitatifs à l'achat de véhicules électriques. À mon avis, c'est le moyen le plus efficace pour convaincre les Canadiens d'acheter ces véhicules.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous arrête là-dessus.

Actuellement, au Canada, les véhicules électriques sont vendus particulièrement au Québec et en Colombie-Britannique, parce que l'incitatif est une loi zéro émission. Une réglementation qui n'existe pas dans les autres provinces est en place. Je vais revenir à ce qui s'est passé en Ontario.

Selon le rapport Dunsky, quand le premier ministre Ford a aboli les subventions relatives aux véhicules électriques, la possibilité de s'en procurer a chuté de 24 %, mais les ventes ont augmenté. Les gens en voulaient donc quand même, mais il n'y avait pas le stock requis. Pourquoi était-ce le cas?

Vous auriez pu prendre les véhicules qui étaient déjà en Ontario et les envoyer dans les autres marchés au Canada, non?

[Traduction]

M. Brian Kingston: Eh bien, en Ontario, les ventes ont chuté fortement après l'abolition des mesures incitatives. Ce programme était extrêmement efficace. Une légère hausse a suivi l'annonce du programme iVZE, mais nous sommes encore loin des chiffres atteints quand les mesures incitatives étaient en vigueur.

J'irais même jusqu'à dire que parce que les prix de ces véhicules demeurent relativement élevés, l'imposition de normes ne stimulera pas les ventes. Le Canadien moyen qui veut acheter un véhicule neuf n'a pas l'intention de dépenser 50 000 \$ chez le concessionnaire. Les mesures incitatives ont pour effet d'abaisser les prix à un niveau qui devient abordable pour monsieur et madame Tout-le-Monde. C'est ce qui fait augmenter les ventes. Je suis convaincu que les mesures incitatives sont la clé.

[Français]

La présidente: Merci beaucoup.

Mme Monique Pauzé: Ai-je encore du temps pour poser d'autres questions?

La présidente: Non. Votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Nous allons entamer le deuxième tour de questions.

Les périodes seront de cinq minutes. Monsieur Albas.

• (1635)

Mme Laurel Collins (Victoria, NPD): Je voudrais invoquer le Règlement.

M. Dan Albas: Non, je crois que le NPD...

La présidente: Veuillez m'excuser. Je suis vraiment désolée.

Madame Collins, je dois garder un œil sur ma montre et... Quoi?

Les six prochaines minutes sont à vous.

Mme Laurel Collins: Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à Clean Energy Canada. Je voudrais revenir sur une citation d'un rapport de Transports Canada dans votre mémoire, selon lequel même sans aucune intervention, de 4 à 6 % de tous les véhicules utilitaires légers vendus au Canada pourraient être zéro émission d'ici 2025, et que cette proportion pourrait grimper autour de 5 à 10 % d'ici 2030. C'est très loin de l'objectif de 100 % de véhicules zéro émission d'ici 2040. C'est même très en deçà des objectifs fixés pour 2025 et 2030.

Lors de notre échange avec les représentants de Transports Canada la semaine dernière, ils semblaient... Ils nous ont dit qu'ils faisaient de grands progrès. Qu'en pensez-vous? Pouvons-nous vraiment parler de grands progrès?

Dans le mémoire, vous expliquez que des politiques doivent être adoptées pour stimuler les investissements à long terme et l'adoption de véhicules propres. J'aimerais savoir, en premier lieu, si vous pensez que de grands progrès ont été réalisés et, en second lieu, quelles sont selon vous les mesures les plus importantes qui doivent être prises par le gouvernement fédéral pour atteindre les objectifs liés aux véhicules zéro émission.

Mme Joanna Kyriazis: Merci de poser cette question.

Je serais d'accord avec vous qu'une augmentation annuelle de 1 % des ventes de véhicules électriques ou de la part de marché ne représente pas vraiment un grand progrès, et qu'elle est loin de nous mettre sur la bonne voie pour atteindre les objectifs de vente de véhicules zéro émission fixés pour 2025, et encore moins ceux de 2030 et 2040.

Quand on observe la situation au Canada et à l'étranger, y compris dans l'Union européenne et en Chine, les administrations qui enregistrent les taux d'adoption les plus élevés de véhicules zéro émission sont celles dans lesquelles un ensemble complet de politiques axées sur les véhicules propres est en vigueur, y compris des incitatifs à l'achat et des investissements importants dans un réseau public de bornes de recharge. Ces administrations prennent aussi des mesures axées sur l'offre de véhicules électriques qui prennent la forme soit de normes sur les véhicules zéro émission qui obligent les constructeurs à augmenter leur proportion dans les véhicules vendus, soit de règlements très ambitieux sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules.

C'est l'avenue choisie par l'Union européenne. Elle a opté pour des normes très strictes sur les émissions des véhicules qui, essentiellement, obligent les constructeurs à vendre une certaine proportion de véhicules zéro émission. Résultat: les ventes de véhicules électriques y montent en flèche et les secteurs nationaux de l'automobile y seront en meilleure position concurrentielle dans l'économie de demain.

Mme Laurel Collins: Merci infiniment.

Monsieur Kingston, vous affirmez dans votre mémoire que l'offre de véhicules électriques répond à la demande. Pourtant, d'après Clean Energy Canada, la majorité des concessionnaires d'automobiles du pays n'ont aucun véhicule électrique disponible pour des essais de conduite. Même ici, en Colombie-Britannique, où le nombre de concessionnaires qui ont des voitures à essayer semble un peu plus élevé, des Canadiens doivent attendre de trois à six mois avant de rapporter leur véhicule électrique à la maison.

Je suis étonnée d'entendre que l'offre répond à la demande en véhicules électriques, ou que la demande est satisfaite. Pouvez-vous nous expliquer brièvement pourquoi l'offre est si faible à l'échelle du pays?

• (1640)

Mme Joanna Kyriazis: Vous voulez savoir ce qui pourrait être fait pour augmenter les stocks de véhicules électriques chez les concessionnaires?

Mme Laurel Collins: Oui. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi l'offre est insuffisante et ce qu'il faudrait faire pour l'améliorer?

Mme Joanna Kyriazis: Les constructeurs, bien entendu, ont tendance à privilégier les marchés dans lesquels il existe des politiques qui exigent la vente de véhicules plus propres et à zéro émission, et nous constatons que partout dans le monde, ils injectent des milliards de dollars dans la conception de véhicules électriques et la mise en marché de nouveaux modèles chaque année. Là encore, si je prends l'exemple de l'Union européenne, les constructeurs y ont lancé 42 nouveaux modèles de véhicules électriques durant le premier trimestre de 2020. C'est plus que l'ensemble des modèles offerts au Canada actuellement.

Pour remédier à l'insuffisance de l'offre, une norme sur les véhicules à zéro émission devra être mise en œuvre progressivement, mais il faudra aussi adopter des politiques axées sur l'offre qui inciteront les constructeurs à offrir aux Canadiens les véhicules électriques qui sont produits ici, y compris à ceux qui ne vivent pas en Colombie-Britannique et au Québec. Quand davantage de marques et de modèles de véhicules électriques seront offerts aux Canadiens à différents niveaux de prix, ils seront plus enclins à opter pour ces véhicules.

Mme Laurel Collins: Fantastique. Pour enchaîner sur la question des niveaux de prix, que pensez-vous chez Clean Energy Canada de la proposition d'offrir des incitatifs à l'achat de véhicules électriques d'occasion?

Mme Joanna Kyriazis: Nous appuyons cette proposition.

Le programme iVZE et les encouragements financiers seront vraiment plus efficaces et profiteront à un plus grand nombre de Canadiens s'ils sont élargis aux véhicules d'occasion. Ce sont les véhicules que les Canadiens à revenu faible et moyen peuvent s'offrir.

Si je prends mon propre exemple, je n'ai pas les moyens d'acheter un véhicule neuf, mais cela ne signifie pas que je ne veux pas avoir de véhicule électrique. Pour utiliser l'argent du gouvernement et des contribuables avec le plus de prudence possible et offrir des incitatifs qui bénéficient aux consommateurs les plus sensibles aux prix, pour qui une différence de quelques milliers de dollars peut jouer dans le choix entre un véhicule à moteur à combustion interne et un véhicule électrique, leur élargissement aux véhicules d'occasion serait efficace.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant au deuxième tour de questions.

Monsieur Albas, vous disposez de cinq minutes.

M. Dan Albas: Merci, madame la présidente.

De toute évidence, selon ce que nous venons d'entendre, le problème de l'offre est très important au Canada. Selon des données provenant de l'Union européenne, le nombre de véhicules électriques qui y sont immatriculés a surpassé celui des véhicules à moteur diesel.

Madame Kyriazis, j'aimerais savoir si vous avez une explication à ce sujet, ou si certains des arguments que vous avez donnés à Mme Collins s'appliquent ici aussi.

Mme Joanna Kyriazis: Ma réponse sera la même: les politiques sur l'offre jouent un rôle très important dans l'Union européenne. En Europe, des constructeurs d'automobiles... La semaine dernière, Honda a annoncé qu'elle vendrait seulement des véhicules à zéro émission en Europe d'ici à 2022. C'est très proche. Les constructeurs réagissent aux mesures incitatives et réglementaires qui sont en vigueur dans ces marchés.

M. Dan Albas: Merci pour ces explications.

J'aimerais demander à M. Kingston, que nous venons de retrouver, ce qui doit être fait dans son secteur, au-delà des subventions. De toute évidence, elles font augmenter la demande, mais comment peut-on augmenter l'offre de véhicules aux Canadiens?

M. Brian Kingston: Je suis désolé pour les problèmes avec la connexion Internet.

Pour ce qui concerne l'offre, j'ai de bonnes nouvelles. Si vous regardez les investissements de nos trois membres, comme nous le mentionnons dans notre mémoire, des dizaines de nouveaux modèles seront offerts au cours des prochaines années.

D'ailleurs, concernant l'offre mondiale, une étude récente de Deloitte révèle que d'ici à 2030, la capacité de production de véhicules électriques dépassera la demande de 14 millions d'unités en raison de l'arrivée de plusieurs nouveaux venus dans le marché et des milliards de dollars d'investissements des équipementiers traditionnels. Je peux vous assurer qu'il n'y a pas de problème d'offre. C'est la demande qu'il faut stimuler.

• (1645)

M. Dan Albas: J'imagine que l'augmentation du nombre d'unités a une influence à la baisse sur les prix, et que le véritable défi est technologique. Je me demande quand même pourquoi le marché canadien n'est pas prioritaire pour l'offre de nouveaux véhicules électriques. Vous avez beau citer des statistiques mondiales en hausse, il reste que les temps d'attente semblent beaucoup plus longs pour les Canadiens que pour les consommateurs des autres régions du monde.

M. Brian Kingston: Je ne suis pas d'accord avec l'analyse de l'offre qui a été présentée à Transports Canada. L'offre de véhicules électriques dans le marché canadien est comparable à celle d'autres véhicules dont les volumes de ventes sont semblables. Par exemple, depuis 2015, les ventes ont augmenté de 75 à 80 % en moyenne. Si l'offre était si insuffisante, une telle augmentation des ventes n'aurait pas été possible. Un Canadien qui souhaite acheter un de ces véhicules peut en trouver un.

M. Dan Albas: Je vous ferais respectueusement remarquer, monsieur Kingston, que des gens avec qui j'ai discuté ont dû at-

tendre de six semaines à six mois pour recevoir leur véhicule, et qu'ils ont dû verser une avance.

Et il y a une différence. Si vous avez une famille et que vous devez prendre une décision financière aussi importante que l'achat d'un véhicule, vous voulez l'essayer au préalable. Jusqu'ici, il faut verser une avance pour faire un essai. Je réalise que l'offre augmentera à l'avenir, mais je tiens à dire que selon ce que j'observe, l'offre de certains produits est insuffisante dans les marchés canadiens.

J'aurais une question pour l'Association canadienne de l'électricité.

Monsieur Bradley, vous avez soulevé un point très intéressant. Je me suis toujours questionné au sujet des façons de faire de la B.C. Utilities Commission. Son mandat, si je ne m'abuse — Mme May pourra me corriger —, consiste à offrir de l'électricité abordable pendant longtemps. Elle ne tiendra pas d'audiences sur la création de nouvelles infrastructures à moins que la demande soit suffisante. Habituellement... On a déjà accumulé du retard, et il faut beaucoup de temps pour mettre ces projets en marche.

Quels aspects des processus des services publics doivent être modifiés? Très franchement, s'il faut qu'un certain niveau de charge soit établi avant qu'une audience soit tenue et qu'une discussion ait lieu concernant la construction des infrastructures nécessaires pour répondre à la demande, c'est évident que le système est en retard sur le marché.

M. Francis Bradley: C'est une question intéressante. Merci de la soulever.

La présidente: Vous avez 40 secondes.

M. Francis Bradley: D'accord.

Je ne peux pas parler précisément de la situation en Colombie-Britannique ou du fonctionnement de la B.C. Utilities Commission. Ce que je peux dire globalement en ce qui concerne la production d'électricité, et cela recoupe largement ce que j'ai dit concernant le comptage, le régime et l'accord de réglementation en place ont été conçus pour l'industrie telle qu'elle existait dans les années 1960. Ils ne sont pas adaptés à l'industrie de 2020. Ces mécanismes ne sont pas souples, ils ne laissent pas de place à l'innovation et, pour l'essentiel, ils ne nous permettront pas de relever les défis de demain.

Pour revenir à votre question précédente concernant la difficulté de faire des essais de conduite, nous nous sommes associés à l'organisme Plug'n Drive...

La présidente: Je suis désolée, mais je vous demanderais de réserver la fin de votre réponse pour plus tard. Il aura un autre tour de questions.

Nous passons maintenant à M. Longfield. Vous disposez de cinq minutes.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais poursuivre avec Mme Kyriazis. J'ai aussi lu avec grand intérêt l'article paru la semaine dernière sur l'abandon progressif par Honda des véhicules à moteur diesel au profit des véhicules électriques au Royaume-Uni, et ce, trois ans plus tôt que prévu. Est-ce que cette décision est due à une réglementation sur les carburants propres? Est-ce que le Royaume-Uni et d'autres pays de l'Union européenne ont mis en place des incitatifs qui ont fait grimper les volumes de ventes? Est-ce une combinaison de plusieurs facteurs? À quoi peut-on attribuer ce changement?

Mme Joanna Kyriazis: Une panoplie de politiques ont été adoptées et il y a eu beaucoup d'investissements dans divers pays de l'Union européenne. En raison notamment de la pandémie de coronavirus, certains pays ont élargi leurs incitatifs à l'achat, investi des centaines de millions de dollars dans les réseaux de recharge des véhicules électriques...

M. Lloyd Longfield: Pardon de vous interrompre, mais parlez-vous de sociétés ou de pays?

Mme Joanna Kyriazis: De pays.

On observe aussi des politiques industrielles et des investissements dans le secteur de l'automobile. Aujourd'hui, par exemple, j'ai lu que l'Allemagne s'appête à conclure un accord de 2 milliards de dollars pour aider son industrie de l'automobile à construire des installations et à se préparer pour la fabrication de véhicules propres et la formation du personnel. La France a aussi adopté des mesures de soutien aux investissements dans l'industrie automobile. Son objectif est de devenir l'un des principaux producteurs de véhicules à zéro émission dans le monde.

Là encore, il s'agit de politiques qui sont axées autant sur la demande que sur l'offre, et qui aident les constructeurs à se tailler une place dans le marché mondial en croissance des véhicules automobiles.

• (1650)

M. Lloyd Longfield: Merci.

J'aborde maintenant un sujet déjà soulevé par Mme Pauzé. Quand le gouvernement ontarien a aboli le programme d'encouragement, les concessionnaires de Guelph m'ont raconté que c'est comme si quelqu'un avait éteint la lumière. Du jour au lendemain, la demande est passée de 4 % à moins de 1 %. Elle a un peu monté après l'intervention du gouvernement fédéral, mais il est clair que tous les paliers de gouvernement doivent s'en mêler. Êtes-vous d'accord?

Mme Joanna Kyriazis: Tout à fait. Les mesures prises par les gouvernements provinciaux ont été très efficaces. Nous appuyons l'intervention continue à l'échelon des provinces mais, pour l'instant, on constate un déséquilibre dans le marché canadien des véhicules électriques et le fédéral doit faire quelque chose pour redresser la situation.

M. Lloyd Longfield: Excellent. Je vous remercie.

Monsieur Kingston, bonjour. La technologie n'est pas toujours notre amie. J'aimerais discuter avec vous d'autres types de mesures qui peuvent stimuler la demande. La Colombie-Britannique a mis en place un programme de mise à la casse. Il en existe peut-être d'autres ailleurs au pays. Ils sont très ciblés. Pourriez-vous nous parler de ce qui pourrait être fait pour débarrasser nos routes des vieux véhicules, sachant que les normes en matière d'émissions sont plus strictes pour les nouveaux véhicules et qu'ils peuvent faire une bonne différence dans la lutte contre le changement climatique.

M. Brian Kingston: Les programmes de mise à la casse jouent en effet un rôle essentiel. Ils sont importants parce que, chaque année, seulement 6 ou 7 % des véhicules qui roulent sur nos routes sont neufs. Plus précisément, 35 % des véhicules ont plus de 12 ans et émettent plus de gaz à effet de serre. Bien sûr, il est important de promouvoir l'adoption de véhicules à zéro émission au moyen d'incitatifs, mais ils représentent actuellement 3,2 % des achats de véhicules neufs, et seulement 0,2 % de l'ensemble du parc automobile. Si le gouvernement veut donner un vrai coup de barre pour diminuer les émissions du parc automobile, il doit instaurer un pro-

gramme de mise à la casse qui augmentera réellement l'efficacité des millions de véhicules du parc automobile. Les mesures doivent s'appliquer autant aux véhicules à zéro émission qu'aux véhicules à moteur à combustion interne.

M. Lloyd Longfield: Une approche à la fois incitative et dissuasive pourrait combiner des mesures favorisant l'achat de véhicules à zéro émission et le retrait de certains véhicules de nos routes.

M. Brian Kingston: Exactement.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Monsieur Bradley, il me reste une minute. Alectra, à Guelph, a un projet de réseau intelligent qui pourrait nous permettre de vendre de l'électricité à nos voisins au moyen de la technologie des chaînes de bloc. Avec deux compteurs — des panneaux solaires sont installés sur le toit de ma maison —, il serait possible d'installer une borne de recharge. Si nous avons un excédent d'électricité par rapport aux besoins de la maison, nous pourrions en vendre aux voisins. Avez-vous pensé à cette possibilité pour les fournisseurs d'électricité?

M. Francis Bradley: Oui, nous y avons pensé.

C'est l'avenir. Quand je parle de moderniser certains volets de la réglementation... La réglementation provinciale en matière d'électricité ne tient pas compte du fait que le flux peut être bidirectionnel. Ce n'est qu'un exemple. Il existe actuellement beaucoup de projets pilotes qui vont dans ce sens mais, je le répète, il faut moderniser la réglementation pour nous permettre d'exploiter le flux électrique bidirectionnel à l'avenir.

M. Lloyd Longfield: C'est très emballant.

Merci à vous tous.

Je vous rends la parole, madame la présidente.

La présidente: Merci énormément de votre grande efficacité.

C'est maintenant au tour de Mme Pauzé, pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Monique Pauzé: J'ai demandé de la documentation à M. Kingston, alors j'aimerais la recevoir. Je veux également m'assurer que ce rappel n'est pas compté dans mon temps de parole.

J'aimerais maintenant poser deux questions, l'une à Mme Kyriazis et l'autre à M. Allan.

Madame Kyriazis, les gens de Transports Canada nous ont dit, la semaine dernière, que l'approvisionnement limité était un obstacle. Dans votre mémoire, il y a une section sur la conception de la politique. Vous y évoquez des options quant à une mise en œuvre réglementaire, c'est-à-dire le modèle californien ou un nouveau règlement en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

L'atteinte de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre est-elle plus probable avec l'une ou l'autre des options?

[Traduction]

Mme Joanna Kyriazis: Si j'ai bien compris, vous parlez du recours soit à une norme qui imposerait une proportion minimum de véhicules à zéro émission vendus qui augmenterait d'une année à l'autre, soit à une norme sur le rendement énergétique.

Ces deux types de politiques sont très efficaces et le Canada pourrait adopter l'une ou l'autre, ou il pourrait s'en tenir à une réglementation des émissions des véhicules. C'est l'approche qui...

• (1655)

[Français]

Mme Monique Pauzé: D'accord, je vous remercie. De ce que je comprends, on ne peut pas dire laquelle des deux serait la plus efficace. Pour le voir, on pourrait les appliquer toutes les deux.

Monsieur Allan, nous nous sommes fait dire que les gens ont un peu peur de ne pas avoir accès à des infrastructures de recharge. Beaucoup d'investissements ont été faits par les gouvernements. Dans le budget de 2019, il y avait 130 millions de dollars pour Ressources naturelles Canada, et dans le budget de 2017, il y avait 30 millions de dollars. Maintenant, la Banque de l'infrastructure annonce 1,5 milliard de dollars.

Compte tenu de tout ce qui est déployé maintenant, est-il justifié d'être encore alarmiste en disant qu'il n'y aura pas assez d'infrastructures et de se donner cette raison pour ne pas acheter de véhicule électrique?

[Traduction]

M. Travis Allan: Dans les sondages menés auprès des consommateurs qui envisagent l'achat d'un véhicule électrique, l'angoisse de la panne, c'est-à-dire la crainte entretenue à l'égard des possibilités de recharge, revient constamment parmi les facteurs qui pèsent dans leur décision.

Des investissements considérables ont été faits, notamment par Ressources naturelles Canada, pour élargir le réseau de bornes de recharge des véhicules électriques au Canada. Cependant, il reste encore beaucoup à faire.

Au Québec, une grande province qui a le plus...

La présidente: Nous devons accélérer.

Merci. Nous avons du retard.

Madame Collins, vous avez deux minutes et demie. Nous vous écoutons.

Mme Laurel Collins: Merci, madame la présidente.

J'aimerais revenir sur la question adressée à Mme Kyriazis au sujet de l'achat de véhicules d'occasion. La moitié des Canadiens peinent à joindre les deux bouts. Le loyer, les frais de garderie et d'autres dépenses essentielles sont en hausse et, pour beaucoup de gens, l'achat d'un nouveau véhicule, qu'il soit à essence ou électrique, n'est pas envisageable. Même si le gouvernement offre des incitatifs à l'achat de véhicules neufs, les prix restent trop élevés pour eux.

Outre une mesure incitative, que je juge pour ma part très pragmatique, axée sur l'achat de véhicules d'occasion, que pourrions-nous faire pour que les véhicules électriques ne soient pas un choix accessible seulement aux personnes qui peuvent déboursier des dizaines de milliers de dollars?

Mme Joanna Kyriazis: Une autre avenue consisterait à modifier le programme fédéral de remise, appelé iVZE, et à instaurer un critère d'admissibilité lié au revenu pour que les Canadiens à faible ou à moyen revenu puissent bénéficier d'incitatifs plus généreux pour acheter ces véhicules. C'est l'option qui a été retenue par plusieurs administrations.

Je vous fournirai volontiers des compléments d'information s'ils peuvent vous être utiles.

Mme Laurel Collins: Oui, je vous serais reconnaissante de nous transmettre de l'information supplémentaire à ce sujet.

Dans le même ordre d'idées, le gouvernement nous a appris la semaine dernière qu'il ne tient aucune statistique sur le revenu des personnes qui achètent un véhicule électrique. Je me demandais si Clean Energy Canada, ou peut-être vous, monsieur Kingston, à titre de représentant de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, avez recueilli des données sur les niveaux de revenus des acheteurs qui bénéficient des incitatifs.

Mme Joanna Kyriazis: Du côté de Clean Energy, la réponse est non, malheureusement. Clean Energy Canada n'a aucune donnée à vous transmettre à ce sujet.

M. Brian Kingston: Désolé, mais la réponse est la même pour nous.

La présidente: Madame Collins, il vous reste 30 secondes.

Mme Laurel Collins: La prochaine question est pour M. Kingston. Je vous l'ai posée quand vous avez eu un petit pépin technique.

Ici, sur l'île de Vancouver, j'ai parlé à quelqu'un qui a voulu acheter un véhicule électrique. On les a informés qu'ils devraient attendre trois mois avant de recevoir leur véhicule. Étant donné que chaque année, les fonds du programme provincial SCRAP-IT sont épuisés après quelques mois, ils s'inquiétaient de ne pas pouvoir bénéficier de cette mesure incitative.

J'aimerais entendre vos commentaires...

La présidente: Je suis vraiment désolée, mais c'est tout le temps que vous aviez.

Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Godin. Vous disposez de cinq minutes.

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Kingston, que nous avons perdu tout à l'heure.

Je suis très heureux de vous revoir, monsieur Kingston, et je salue les autres témoins. Je ferai peut-être appel à vous.

Monsieur Kingston, j'aimerais avoir votre opinion. Si l'on augmente le nombre de véhicules électriques pour la vente en Colombie-Britannique, au Québec et en Ontario, mais aussi dans les autres provinces, ces véhicules vont-ils se vendre?

• (1700)

[Traduction]

M. Brian Kingston: En réalité, l'important est d'atteindre la parité des prix avec les véhicules à moteur à combustion interne. Même si on augmentait l'offre canadienne de véhicules haut de gamme vendus entre 50 000 \$ et 70 000 \$, la demande n'augmenterait pas. C'est l'inverse. Il faut tabler sur la technologie et les mesures incitatives pour abaisser les niveaux de prix. L'augmentation de la demande suivra.

Je n'ai pas mentionné un autre élément très important, c'est-à-dire l'éducation. Il faut informer les consommateurs pour diminuer leur angoisse de la panne, sur les possibilités de recharge, et ainsi de suite. Plusieurs facteurs entrent en jeu, mais le plus important est la parité des prix.

[Français]

M. Joël Godin: Vous représentez des entreprises privées. Le gouvernement a la volonté de soutenir ce développement pour diminuer les gaz à effet de serre et atteindre la cible de zéro émission en 2050. Je pense que c'est utopique, mais il faut y croire pour améliorer notre performance sur le plan du développement durable. C'est très louable.

À quel point le gouvernement doit-il soutenir l'entreprise privée avant que l'on obtienne des résultats? Dieu sait que, par le passé, le gouvernement fédéral a été très généreux envers vous, ce qui était légitime, je pense, dans certaines circonstances. Maintenant, où est le point de bascule? On remarque que l'objectif de 2030 est atteint à 30 %. En 10 ans, il faudrait ajouter 70 %. Cela signifie-t-il qu'à l'heure actuelle, l'industrie a besoin d'investissements, de programmes, d'incitatifs et de restrictions visant les fabricants? À un moment donné, il y aura une erre d'aller permettant au gouvernement de se retirer.

Je me demande donc, parce que le marché est libre et que je fais confiance aux consommateurs, où est le point de bascule.

[Traduction]

M. Brian Kingston: Vous avez très bien résumé la situation. Nous nous trouvons dans une période de transition en raison du coût très élevé de la technologie. Pour l'instant, le gouvernement doit tout mettre en œuvre pour raccourcir au minimum la période de transition en offrant des incitatifs qui abaissent les niveaux de prix.

Nous parviendrons à un point où les véhicules à zéro émission seront directement comparables aux véhicules à moteur à combustion interne. Des solutions auront été trouvées qui rassureront les consommateurs au sujet de l'autonomie des véhicules ou de l'infrastructure de recharge. Les mesures incitatives du fédéral seront alors inutiles puisque, chez le concessionnaire, les consommateurs pourront choisir entre deux options tout à fait comparables du point de vue des caractéristiques ou des prix.

Nous sommes en plein dans cette transition. C'est ce qu'il faut absolument réaliser pour l'instant parce que c'est la raison pour laquelle le soutien du gouvernement est nécessaire.

[Français]

M. Joël Godin: En fait, j'ai un problème. En ce moment, des consommateurs de la Colombie-Britannique et du Québec, pour parler de ces deux provinces, doivent attendre de trois à six mois pour acheter un véhicule. Ils sont fin prêts à en acheter un. Oui, il y a un incitatif, mais je suis convaincu que beaucoup de consommateurs en achèteraient même sans l'incitatif. Il y a une résistance de la part de l'industrie, et cela me dérange que l'industrie attende d'être subventionnée par le gouvernement pour aller plus loin.

Qu'est-ce que votre industrie est prête à faire pour qu'il y ait vraiment des véhicules électriques sur nos routes?

[Traduction]

M. Brian Kingston: Je ne suis pas d'accord pour dire qu'il existe une résistance de la part de l'industrie. J'ai parlé des investissements

de Ford, de General Motors et de Fiat Chrysler Automobiles. On parle de dizaines de milliards de dollars investis dans des programmes d'électrification, du jamais vu. Ces constructeurs sont extrêmement déterminés et ils ont pris ce virage à fond de train.

Quant aux temps d'attente, un sujet que je voulais aborder tout à l'heure, les véhicules à zéro émission représentent 3 % des achats de nouveaux véhicules au Canada. Un consommateur qui souhaiterait se procurer un véhicule dont les volumes de vente sont aussi faibles devrait sans doute attendre aussi longtemps. Ces véhicules sont encore assez rares et ils sont peu demandés par rapport à d'autres véhicules parmi les plus vendus au Canada.

La demande est encore trop faible pour que l'offre atteigne les mêmes niveaux. Je tiens à souligner cet élément très important, qu'on a tendance à oublier. Ces véhicules représentent encore 3,2 % du total des ventes.

La présidente: Merci beaucoup.

Le prochain intervenant sera M. Saini. Vous disposez de cinq minutes.

M. Raj Saini (Kitchener-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier tous les témoins pour leurs exposés.

Je commencerai par une question à Clean Energy Canada.

L'étude que nous menons porte notamment sur l'adoption de normes en vue de l'augmentation de l'offre de véhicules à zéro émission. Il a été beaucoup question de l'offre jusqu'ici. Pouvez-vous nous dire ce que vous savez à ce sujet? Pensez-vous que l'imposition de normes sur les véhicules à zéro émission entraînerait une hausse réelle de l'offre au Canada?

• (1705)

Mme Joanna Kyriazis: Si on prend l'exemple des deux provinces canadiennes qui ont adopté des normes sur les véhicules à zéro émission, on constate que 76 % de l'offre globale de véhicules électriques s'y trouve. La différence est énorme; l'offre y est beaucoup plus élevée en proportion de leur population. Aux États-Unis, la Californie et 10 autres États ont adopté des normes sur les véhicules à zéro émission. Dans ces États, leur proportion par rapport au nombre de véhicules immatriculés y est quatre fois et demie plus élevée que partout ailleurs, y compris dans les États qui se sont donné des objectifs concernant les véhicules électriques et d'autres politiques. Les normes sur les véhicules à zéro émission sont efficaces, et...

M. Raj Saini: Pouvez-vous nommer d'autres pays où elles ont été efficaces?

Mme Joanna Kyriazis: La Chine a sa propre version de norme en matière de véhicule à zéro émission. De toute évidence, elle remporte la palme au chapitre des véhicules électriques. Elle a réussi à attirer la moitié des investissements internationaux dans ce type de véhicules et elle peut se vanter d'avoir enregistré la moitié des ventes dans le monde.

M. Raj Saini: Il me reste peu de temps. D'après ce que vous venez de dire, peut-être pourriez-vous m'aider avec la question suivante: quand un pays adopte une norme sur les véhicules à zéro émission, les ventes et la demande augmentent, n'est-ce pas?

Mme Joanna Kyriazis: Oui.

M. Raj Saini: D'accord.

Et qu'en est-il de la recherche? Dans quelle mesure la recherche peut-elle contribuer à augmenter l'offre et à dynamiser le marché? Est-ce que la recherche est également utile?

Mme Joanna Kyriazis: À quel type de recherche pensez-vous?

M. Raj Saini: Tous les types de recherche, sur tout ce qui concerne l'automobile, que ce soit la recherche et le développement, la recherche sur les batteries, les automobiles elles-mêmes, leurs composants.

Mme Joanna Kyriazis: Je vois. Oui. Donc...

M. Raj Saini: Est-ce que c'est quelque chose que vous avez observé? Est-ce que l'investissement dans la recherche et le développement a un effet sur l'augmentation de l'offre? Nous pouvons trouver nos propres solutions pour augmenter l'efficacité et mettre en marché nos propres produits.

Mme Joanna Kyriazis: Tout à fait. Tout ce qui peut contribuer à réduire le coût d'un véhicule électrique compte. Cependant, on a déjà beaucoup investi dans la recherche et le développement, et le temps est maintenant venu d'amener les modèles existants de véhicule électrique au Canada.

M. Raj Saini: Aucune objection. Merci beaucoup.

J'ai une question pour M. Kingston. Vous avez parlé d'efforts intenses de recherche et développement, qui se chiffrent en dizaines de milliards de dollars. Pouvez-vous me dire où cet argent a été investi au juste?

M. Brian Kingston: Avec plaisir. Nous avons deux bons exemples d'investissements récents dans le secteur canadien de l'assemblage, plus précisément dans le rééquipement de l'usine d'Oakville...

M. Raj Saini: Oui, c'est fantastique, mais est-ce que nous parlons de dizaines de milliards de dollars?

M. Brian Kingston: Non. Les investissements dont j'ai parlé sont faits à l'échelle mondiale.

M. Raj Saini: Vous avez été assez prudent, si vous me permettez d'utiliser ce terme, dans vos commentaires sur l'offre. J'ai eu l'impression que chacun a abordé cette question avec un angle différent avec vous. Je vais en essayer un autre.

L'an dernier, dans le monde, les constructeurs d'automobiles ont investi 300 milliards de dollars dans le marché des véhicules électriques. La moitié de cet argent a été investie en Chine par des constructeurs de l'Allemagne, de la Chine, des États-Unis, de la Corée du Sud, du Japon, de la France, d'Inde, du Royaume-Uni et de la Suède. Est-ce que quelque chose nous échappe?

M. Brian Kingston: Le gouvernement chinois a lancé tout un éventail de programmes et de politiques afin de convaincre les consommateurs d'acheter ces véhicules, y compris des mesures incitatives, mais pas...

M. Raj Saini: Toutefois, la Chine a aussi adopté des normes sur les véhicules à zéro émission pour stimuler les ventes. Si de l'argent est investi dans un pays en vue d'y avoir des activités de production, il faut obtenir en retour certaines garanties de réaliser des ventes dans ce pays.

M. Brian Kingston: Il faut quand même rappeler que la Chine est le plus important marché pour la vente de véhicules dans le monde, et qu'il se compare difficilement...

M. Raj Saini: Êtes-vous d'accord avec moi que la Chine a adopté des normes sur les véhicules à zéro émission?

M. Brian Kingston: À vrai dire, je ne suis pas au courant du cadre de gestion précis...

M. Raj Saini: Je vous le confirme. La Chine a adopté des normes sur les véhicules à zéro émission et, de toute évidence, si le Canada avait des normes de cette nature et que les sociétés savaient qu'elles doivent vendre une certaine proportion de leurs véhicules à zéro émission ici... Ne pensez-vous pas qu'elles augmenteraient automatiquement leur offre?

M. Brian Kingston: Non, je ne suis pas d'accord parce que...

M. Raj Saini: Le fait est que 300 milliards de dollars ont été investis en Chine... la moitié des investissements sont faits en Chine, par des constructeurs du monde entier, de l'Allemagne, de la Chine, des États-Unis, de la Corée du Sud, du Japon, de la France, d'Inde, du Royaume-Uni et de la Suède. Pourquoi sont-ils tous intéressés par la Chine?

M. Brian Kingston: Ils choisissent la Chine comme ils choisiraient un autre marché où ils pourraient exercer leurs activités en ayant l'espoir de vendre leurs véhicules. Ils vendent leurs véhicules aux endroits où les niveaux de prix correspondent à la demande et au revenu médian...

M. Raj Saini: Je suis d'accord avec vous, mais j'ajouterais que c'est aussi parce que la Chine a des normes sur les véhicules à zéro émission.

M. Brian Kingston: Je ne sais pas comment la Chine...

M. Raj Saini: La Chine a des normes sur les véhicules à zéro émission. La Colombie-Britannique, le Québec et 10 États américains, dont la Californie, de même que des pays de l'Union européenne ont aussi de telles normes. Elles sont appliquées sur une base volontaire, mais il est question de les intégrer dans une réglementation. Je m'interroge, c'est tout. Quand la moitié des investissements futés, les 300 milliards de dollars des constructeurs d'automobiles des pays dont je vous ai donné la liste... Pour vous donner encore plus de précisions...

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Saini.

Nous sommes arrivés à la troisième série de questions. Les cinq prochaines minutes vous appartiennent, monsieur Albas.

• (1710)

M. Dan Albas: Merci à nouveau, madame la présidente. Je voudrais également remercier nos témoins d'être avec nous aujourd'hui.

J'aimerais revenir sur une question posée à l'Association de l'électricité. D'un point de vue plus global, si toutes les personnes qui le souhaitent pouvaient posséder un véhicule électrique au Canada — oublions les problèmes d'offre et de demande, et prétendons que tout le monde se réveille un jour et en a un —, de quel ordre serait la hausse de la demande d'électricité?

M. Francis Bradley: Je ne crois pas que le calcul de la hausse exacte a été fait. Le défi, bien entendu, est de prévoir quand cette demande se concrétisera et quelle sera l'incidence sur le système. Nous devons nous assurer d'avoir un réseau et des systèmes plus intelligents, qui nous permettront d'optimiser notre réseau de bornes de recharge et de les alimenter à l'extérieur des périodes de pointe.

M. Dan Albas: Oui, surtout en sachant, comme M. Kingston l'a mentionné, que les prix baissent et que l'augmentation de l'offre, idéalement, se produira avant l'échéance de 2030. Cela dit, le réseau électrique actuel pourrait-il répondre à une hausse de plus en plus forte de la demande?

M. Francis Bradley: Oui, le réseau dans son ensemble est assez solide. À l'échelle locale et des fournisseurs individuels... C'est à ce niveau qu'il peut y avoir des problèmes de distribution. Toutefois, nous réfléchissons en même temps à la manière d'utiliser les grands systèmes et les technologies en place pour satisfaire aux besoins de recharge de ces véhicules. En réalité, il est possible d'optimiser les actuels réseaux de transmission et de production en utilisant la puissance hors pointe qui, dans certains cas, ne sert qu'à gaspiller de l'eau dans les barrages et à faire baisser les prix dans le marché. L'utilisation du réseau dans son ensemble serait en fait beaucoup plus efficace.

M. Dan Albas: Je comprends. Certaines petites communautés, dont ma petite communauté de Summerland, possèdent leurs propres infrastructures électriques. Bien entendu, si la demande et l'utilisation augmentent, il faudra trouver une façon de les moderniser pour qu'elles soient efficaces. Donc, si je vous comprends bien, il faut aller beaucoup plus loin qu'élaborer, édicter, imposer un nombre de véhicules et faire des annonces demain.

J'ai une autre question pour vous, et je vais revenir à Summerland. J'ai Zachary y exploite l'entreprise ElectroMotion. Il a fait plusieurs allocations sur l'énergie dans ma région. Il affirme que la chaleur, à elle seule, occasionne 40 % environ, parfois davantage, de pertes d'électricité durant le transport. Par conséquent, est-ce que l'infrastructure de transport... Par exemple, en Colombie-Britannique, la production commencera bientôt au barrage du Site C. Ce projet a coûté très cher.

Je suis certain que j'ai encore réveillé Elizabeth May. Désolé, madame May, vous avez été éveillée tout le long.

C'est un problème réel. Même si l'électricité produite est propre, une grande partie est perdue à cause de la vétusté de l'infrastructure qui relie les villes à la centrale. Avez-vous quelque chose à ajouter sur les pertes thermiques?

M. Francis Bradley: Eh bien, le grand objectif est d'améliorer tous les systèmes du réseau. Nous parlons d'un investissement de 350 milliards de dollars sur 20 ans pour mettre en place un système plus efficace et capable de satisfaire à nos besoins futurs.

Il est vrai que la technologie des années 1950 et 1960 n'était pas aussi efficace que celle que nous projetons d'installer. C'est la première chose. La seconde concerne la certitude que nous avons que la demande augmentera, mais nous ne savons pas quand. Si nous parvenons à rediriger la demande, nous n'aurons pas besoin de construire autant d'infrastructures. Nous pourrions optimiser les systèmes et les réseaux en place.

M. Dan Albas: Même si la technologie des lignes de transport d'électricité est mise aux normes, les pertes seraient-elles de la même ampleur? C'est une question importante, selon moi. J'imagine que le coût d'installation des lignes est très élevé?

M. Francis Bradley: C'est une question de physique, en fait, et il existe différentes technologies. L'utilisation du courant continu gagne du terrain pour les lignes de transport à longue distance parce que les pertes ne sont pas aussi importantes que dans les systèmes de courant alternatif. De nombreuses solutions technologiques sont possibles, mais, pour garder les choses simples, je dirai que le transport d'électricité sur de longues distances relève de la physique.

M. Dan Albas: D'accord. Et quel est selon vous le plus gros problème avec notre système?

La présidente: Monsieur Albas, il vous reste 15 secondes environ. Le témoin pourra vous parler du plus gros problème plus tard.

Je donne maintenant la parole à M. Baker. Vous avez cinq minutes.

M. Yvan Baker (Etobicoke-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui.

Monsieur Kingston, je m'adresse d'abord à vous. Quelle est, en moyenne, la différence de coûts pour la construction d'un véhicule électrique et celle d'un véhicule conventionnel présentant par ailleurs des caractéristiques identiques?

• (1715)

M. Brian Kingston: Je suis désolé, mais il m'est impossible de vous donner des chiffres exacts étant donné la diversité des modèles et des marques sur le marché.

En revanche, je peux vous parler d'une étude réalisée récemment par McKinsey concernant les dépenses engagées par les constructeurs pour des véhicules électriques comparativement à d'autres types de véhicules. En moyenne, un constructeur perd 12 000 \$ environ pour chaque véhicule électrique vendu en raison des coûts de la technologie. On pourrait dire que les constructeurs offrent une mesure incitative intégrée.

M. Yvan Baker: Est-ce qu'il s'agit d'une perte de 12 000 \$ par rapport au coût d'un véhicule conventionnel ou d'une perte nette?

M. Brian Kingston: C'est une perte nette.

M. Yvan Baker: C'est une perte nette par unité. J'imagine qu'elle comprend l'amortissement des coûts de recherche et développement et de tous les autres coûts d'innovation associés à la conception et à la construction du véhicule. Est-ce exact?

M. Brian Kingston: Oui, tout à fait exact. Je vous communiquerai l'étude avec plaisir si vous le voulez.

M. Yvan Baker: Est-ce que vous pensez vraiment que la marge bénéficiaire moyenne pour chaque véhicule électrique vendu au Canada est de moins 12 000 \$?

M. Brian Kingston: Non. Cette étude porte sur tous les constructeurs d'automobiles à l'échelle mondiale. Je ne peux donc pas vous donner un chiffre exact. On peut penser que les chiffres ressemblent à cela, mais je ne peux pas vous donner une réponse précise.

M. Yvan Baker: D'accord.

Je viens du monde des affaires. J'ai été membre du Boston Consulting Group et je me suis beaucoup intéressé au secteur de l'automobile, entre autres. On sait que la hausse du volume des ventes d'un produit entraîne une baisse du coût par unité.

Si nous admettons ces marges négatives de 12 000 \$ — et je ne suis pas en train de dire que c'est le cas —, je suppose qu'elles augmenteraient de façon marquée si le volume des ventes augmente. Supposons que le gouvernement en vient à exiger qu'un certain pourcentage, disons entre 25 et 50 %, des véhicules vendus au Canada soient électriques avant une certaine date, quel serait l'effet sur les marges bénéficiaires?

M. Brian Kingston: Tout d'abord, si le gouvernement impose une telle norme sans l'assortir d'incitatifs pour les consommateurs, l'effet serait nul tant que les prix ne baisseront pas. C'est le premier défi. Vous ne pouvez pas créer la demande. Elle doit suivre un processus naturel, parce que le prix...

M. Yvan Baker: Monsieur Kingston, j'ai bien entendu votre plaidoyer en faveur des mesures incitatives.

Ce que j'essaie de savoir, je crois, est la chose suivante: si une marge bénéficiaire négative, selon vos déclarations, devenait positive, les constructeurs ne pourraient-ils pas encourager les ventes en réduisant les prix demandés aux consommateurs? C'est ce qui se passe pour toutes les autres catégories de produits, et notamment les véhicules conventionnels.

M. Brian Kingston: Concernant les véhicules conventionnels, je vous signale au passage que les concessions d'automobiles sont des entreprises indépendantes. Les concessionnaires commandent les véhicules qu'ils pensent pouvoir vendre. Ils ne reçoivent aucune directive des équipementiers ou des constructeurs quant aux modèles et aux quantités qu'ils doivent vendre. La composition des stocks sera différente selon qu'un concessionnaire est installé à Medicine Hat ou au centre-ville de Toronto.

Il revient à ces entrepreneurs indépendants de déterminer les besoins des consommateurs de leur communauté. Ils commandent et financent les véhicules avec l'intention de les vendre le plus vite possible pour réduire au minimum leur coût de financement.

Au bout du compte, c'est le concessionnaire qui choisit les véhicules qu'il offrira en vente.

M. Yvan Baker: N'empêche, si on exigeait qu'un certain pourcentage des véhicules vendus par les constructeurs, et donc par les détaillants et les distributeurs canadiens, soient électriques, les entreprises — autant les constructeurs et les distributeurs que les détaillants ou les concessionnaires — ne devraient-elles pas trouver un moyen de ramener les prix à des niveaux acceptables pour les consommateurs? Cela me semble un principe économique élémentaire.

M. Brian Kingston: Bien sûr. J'ai de plus en plus l'impression que vous me parlez d'un système de gestion de l'offre. Les incitatifs font grimper l'offre à un certain niveau et, ensuite, on force la production, indépendamment de la demande.

M. Yvan Baker: D'accord.

Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Il vous reste 40 secondes.

M. Yvan Baker: Madame Kyriazis, pourriez-vous nous dire brièvement, dans les 40 secondes qui restent — je suis conscient que c'est trop court — si, dans les pays qui ont exigé qu'une certaine proportion des véhicules vendus soient électriques ou conformes à certaines normes antipollution, les constructeurs ont rajusté les prix et modifié les caractéristiques afin de rendre les véhicules plus attrayants pour les consommateurs?

Mme Joanna Kyriazis: Je crois que les constructeurs choisissent différentes avenues pour se conformer aux exigences. Celle que vous avez mentionnée en est une. Ils peuvent aussi acheter des crédits auprès d'autres constructeurs. Chacun opte pour la solution qui correspond le mieux à son modèle d'affaires.

J'aimerais ajouter rapidement que la société d'investissement UBS a annoncé la semaine dernière que, d'ici à 2024, il n'en coûtera

pas plus cher de fabriquer un véhicule électrique qu'un véhicule à moteur à combustion interne.

• (1720)

La présidente: Merci beaucoup.

M. Yvan Baker: Merci.

La présidente: Je donne maintenant la parole à Mme Pauzé, pour deux minutes et demie.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie.

Je vais commencer par M. Allan et je terminerai par Mme Kyriazis.

Monsieur Allan, selon l'expérience québécoise, diriez-vous que le modèle législatif du Québec est adaptable dans tout le Canada?

[Traduction]

M. Travis Allan: Je pense que oui. Le Québec a fait preuve d'un leadership qui s'est avéré grandement nécessaire en trouvant un juste équilibre entre ses mesures incitatives et une norme rigoureuse et prévisible concernant les véhicules à zéro émission et, parallèlement, en encourageant les investissements dans l'éducation et l'infrastructure. Ces mesures ont incité l'adoption des véhicules électriques non seulement par les Québécois qui vivent en zone urbaine, mais également par ceux qui vivent dans les régions rurales dans des proportions plus ou moins égales à leur population respective. Je crois que c'est un excellent exemple.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie beaucoup.

Madame Kyriazis, dans votre mémoire publié en septembre, vous soulignez le fait qu'une norme nationale de véhicules zéro émission permettrait d'atteindre les cibles que le Canada s'est fixées, et ce, sans imposer trop d'exigences aux constructeurs.

En effet, je sens de la résistance chez les constructeurs. Pouvez-vous nous dire quelle souplesse il faudrait dans le contexte de l'adoption de normes et en quoi cela faciliterait l'approvisionnement?

[Traduction]

Mme Joanna Kyriazis: Volontiers.

Les normes sur les véhicules à zéro émission de la Colombie-Britannique et du Québec, notamment, ont été conçues pour être souples. Les constructeurs peuvent choisir de vendre un plus petit nombre de véhicules électriques offrant une autonomie supérieure pour obtenir plus de crédits. Ils peuvent aussi choisir de vendre un plus grand nombre de véhicules dont l'autonomie est inférieure, ou d'acheter des crédits auprès de constructeurs qui ont vendu plus de véhicules que le nombre minimum imposé. Ils peuvent garder des crédits en réserve en vue d'une utilisation future. Le système de la Colombie-Britannique les autorise à importer des véhicules électriques d'occasion. Les différentes voies offertes pour se conformer en font une approche souple et à faible coût pour atteindre les objectifs de ventes de véhicules à zéro émission.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie beaucoup.

Je reviens brièvement à M. Allan...

La présidente: C'est tout le temps que vous aviez.

Mme Monique Pauzé: Combien de secondes me reste-t-il?

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 10 secondes.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Avez-vous des propositions pour accélérer la transition?

[Traduction]

La présidente: Il pourra répondre plus tard.

Madame Collins, je vous donne la parole. Vous disposez de deux minutes et demie.

Mme Laurel Collins: Merci énormément.

Monsieur Kingston, j'ai déjà parlé d'un électeur de l'île de Vancouver qui, sans le programme de mise à la casse et les autres incitatifs, n'aurait jamais été intéressé, mais qui, à cause du temps d'attente, n'a pas acheté de véhicule en fin de compte. Je m'interroge. Concernant les politiques que le gouvernement fédéral devrait adopter... Supposons qu'il veuille adopter un programme de mise à la casse, quel modèle serait vraiment efficace selon vous?

M. Brian Kingston: Si on opte pour un programme de mise à la casse, il faut qu'il soit le plus large possible pour atteindre au moins 35 % des véhicules de 12 ans et plus. Si on considère l'ensemble du parc, on constate que les véhicules âgés polluent plus et émettent plus de gaz à effet de serre que les nouveaux. L'adoption des véhicules à zéro émission est cruciale, bien entendu, mais il faut aussi accélérer le renouvellement du parc. Actuellement, il faut compter 20 ans environ pour opérer ce renouvellement.

Un programme de mise à la casse devrait viser les véhicules de 12 ans et plus et inciter les consommateurs à acheter soit un véhicule à zéro émission, soit un véhicule neuf à moteur à combustion interne moins polluant. Un tel programme permettrait quand même de réduire énormément les émissions.

Mme Laurel Collins: Merci énormément, monsieur Kingston. C'est très intéressant.

L'autre partie de mon histoire concerne le très long temps d'attente. Il y avait un problème d'approvisionnement.

Madame Kyriazis, il semble que la question peut être abordée sous deux angles. D'un côté, il semble clair que les incitatifs ont un rôle clé et, de l'autre, vous semblez préconiser un éventail plus large de politiques. J'aimerais savoir ce que vous pensez de certains propos de M. Kingston. Avez-vous des réactions ou des objections?

Mme Joanna Kyriazis: Merci, madame Collins.

Pour ce qui est de la demande, la question de savoir si elle peut être créée ou forcée n'est pas tranchée. Cependant, les enquêtes et les sondages que nous avons menés révèlent clairement que les Canadiens souhaitent conduire des véhicules électriques. Selon une enquête réalisée par Toyota l'an dernier, 52 % des Canadiens aimeraient que leur prochain véhicule soit électrique. Un sondage effectué par Abacus Data pour le compte de Clean Energy Canada indique que les deux tiers des Canadiens souhaitent que les véhicules électriques en viennent à dominer les ventes, et que la moitié souhaitent que cette transition se fasse dans les cinq prochaines années. L'intérêt est donc réel.

L'autre élément important concerne le secteur canadien de l'automobile. Le futur est électrique. La tendance est claire sur Wall

Street, et Tesla est le constructeur d'automobiles le mieux coté dans le monde.

• (1725)

La présidente: Je vous demanderais de conclure, madame Kyriazis.

Mme Joanna Kyriazis: Le monde avance dans cette direction. Il faut que notre secteur de l'automobile se prépare à tirer profit des avantages économiques.

La présidente: Merci.

Monsieur Redekopp, vous avez cinq minutes.

M. Brad Redekopp: J'aimerais m'adresser de nouveau à M. Kingston. Nous discutons de la taxe sur le carbone. Vous m'avez dit, je crois, que le régime actuel ne correspond pas entièrement aux objectifs des organismes. Selon vous, quels aspects de ce régime devraient être modifiés pour mieux correspondre aux aspirations de votre organisme?

M. Brian Kingston: L'important est de permettre aux constructeurs de recycler l'argent versé en taxe sur le carbone dans des projets de réduction des émissions. La règle du « un pour un » doit s'appliquer. Les recettes que le gouvernement tire de la taxe sur le carbone ne doivent pas être reversées au Trésor, mais réinvesties dans les activités des constructeurs. Par exemple, si un constructeur veut réduire ses émissions en installant un nouveau système de génération d'énergie ou par un autre moyen, un mécanisme de recyclage des recettes fiscales pourrait l'aider à réduire ses émissions globales. Je pense que ce serait très efficace.

M. Brad Redekopp: Merci.

Monsieur Allan, je vous ai posé une question sur la rentabilité de votre entreprise et vous m'avez semblé assez réticent à y répondre. Je vais donc vous poser une question sur le secteur en général. Actuellement, les entreprises de votre secteur pourraient-elles être rentables sans les subventions et les prêts du gouvernement?

M. Travis Allan: J'ai hésité parce que nous avons entrepris un grand projet d'expansion en vue de la vente de bornes de recharge fabriquées au Canada, avec de l'aluminium canadien propre, aux États-Unis. Nous avons engagé des coûts très importants pour augmenter notre part du marché nord-américain.

Le secteur des bornes de recharge de niveau 2, c'est-à-dire celles qui sont installées chez des particuliers ou par des entreprises qui souhaitent attirer des clients, offre déjà des perspectives de rentabilité très intéressantes. L'électrification du parc de véhicules utilitaires légers offre déjà d'excellents débouchés. Les entreprises privées ont d'énormes possibilités. C'est très évident. Le potentiel de rentabilité dans ce secteur est très grand.

M. Brad Redekopp: Voulez-vous dire que, en règle générale, ces entreprises sont déjà rentables?

M. Travis Allan: Elles peuvent être rentables sur le plan des opérations. Tout dépend si une entreprise cherche plutôt la stabilité ou si elle a des projets d'expansion. Pour une entreprise, les bornes de recharge peuvent assurément offrir un très bon rendement du capital investi.

M. Brad Redekopp: Dans ce cas, est-ce que les subventions du gouvernement sont vraiment nécessaires pour ces produits?

M. Travis Allan: Il existe d'excellentes raisons pour promouvoir les solutions de recharge intelligentes, qui peuvent se vendre un peu plus cher mais, en même temps, qui offrent de réelles possibilités d'utiliser l'électricité de manière plus efficace à domicile ou dans les entreprises, pour reprendre certains des éléments mentionnés par M. Bradley. Une solution de recharge intelligente permet de mieux gérer la charge et de ne pas effectuer les recharges aux périodes qui ne sont pas optimales pour le réseau. Nous avons déjà obtenu des brevets canadiens pour diverses technologies énergétiques intelligentes.

Habituellement, des subventions importantes sont nécessaires pour les bornes de recharge rapide en courant continu qui sont installées le long des autoroutes ou aux haltes routières, parce qu'elles coûtent très cher. Des obstacles importants peuvent aussi surgir dans le cas des immeubles multirésidentiels et les incitatifs peuvent faciliter la construction d'une infrastructure.

Cela dit, il arrivera un moment où l'adoption des véhicules électriques sera assez importante pour que les incitatifs ne soient plus nécessaires.

M. Brad Redekopp: D'après ce que j'entends, les incitatifs sont plus ou moins nécessaires pour les bornes de recharge de niveau 1 et 2 actuellement, mais ils le sont pour les bornes de niveau 3.

J'ai cru comprendre que dans le domaine des bornes de niveau 3, la fiche d'alimentation n'est pas standard. Est-ce exact?

M. Travis Allan: Il existe au moins trois normes concurrentes pour les bornes de recharge rapide en courant continu.

Je voudrais faire une petite mise au point. Dans de nombreuses situations, les incitatifs sont encore nécessaires pour les bornes de niveau 2 parce qu'il faut encore rassurer les Canadiens quant aux options de recharge disponibles.

• (1730)

M. Brad Redekopp: D'accord, mais vous avez bien dit que d'un point de vue commercial, la rentabilité est déjà atteignable sans incitatifs, même pour les bornes de niveau 2.

M. Travis Allan: Effectivement, les débouchés sont déjà très intéressants pour ce qui est du parc de véhicules et des commerçants qui tentent d'attirer la clientèle. Dans ces cas, la fourniture de services de recharge peut présenter d'autres avantages économiques.

M. Brad Redekopp: Pensez-vous que vos investissements au Canada et aux États-Unis vous donnent un avantage pour tirer profit de la norme actuelle pour la fiche des bornes de recharge de niveau 3, et vous permettront éventuellement d'y détenir un monopole?

M. Travis Allan: Les deux principales normes de charge ouverte sont offertes sur nos bornes de recharge rapide en courant continu parce que les constructeurs n'utilisent pas tous la même norme. Pour la fiche Tesla, il faut un convertisseur. Nous n'avons pas le choix de nous adapter aux normes de recharge qui s'imposent sur le marché.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Schiefke. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Je suis heureux d'être avec vous trois ce soir. Je vous remercie de prendre le temps de témoigner à ce comité. C'est une question très importante pour ma communauté de Vaudreuil—Soulanges et pour moi-même. J'ai acheté un véhicule électrique il y a cinq ans.

Ma première question s'adresse à vous trois.

En ce moment, faut-il investir dans un réseau de bornes électriques et accorder des subventions à l'achat d'un véhicule électrique, ou a-t-on atteint un point où les Canadiens et les Canadiennes ont maintenant un nombre suffisant de bornes électriques dans leurs communautés?

Vous avez 30 secondes chacun pour répondre à cette question.

[Traduction]

Mme Laurel Collins: J'invoque le Règlement, madame la présidente. Le volume de la traduction anglaise est le même que celui des interventions en français. J'ai réussi à en capter une bonne partie, mais je n'ai pas vraiment compris la question de M. Schiefke.

La présidente: Monsieur Schiefke, pourriez-vous répéter votre question en anglais ou en français?

[Français]

M. Peter Schiefke: Je vais répéter ma question en français.

J'ai acheté un véhicule électrique il y a cinq ans. À cette époque, les gens s'inquiétaient du nombre de bornes électriques au pays. Cette inquiétude existe-t-elle encore? Est-ce maintenant seulement une question de subventions et de prix des véhicules électriques, ou faut-il encore investir et dans des subventions et dans des bornes électriques?

Je vous donne chacun 30 secondes pour répondre à cette question.

[Traduction]

M. Travis Allan: Je peux répondre en premier, madame la présidente.

Nous avons fait des progrès importants, notamment au Québec et en Colombie-Britannique, grâce à l'aide du gouvernement fédéral et des services publics régionaux comme B.C. Hydro, Hydro-Québec et Circuit électrique, ainsi que de certaines sociétés privées. Cependant, il reste encore beaucoup d'endroits au Canada où il est difficile de trouver des bornes offrant le bon niveau de charge, que ce soit pour la recharge rapide en courant continu ou de niveau 2.

À notre avis, pour obtenir l'adhésion complète des Canadiens, il faudra doubler, voire tripler le nombre de bornes de recharge installées. Dans des pays comme la Norvège, les ventes et les taux d'adoption ont atteint 50 %. Inutile de dire que nous avons énormément de travail à faire avant d'atteindre ces niveaux et d'établir une véritable industrie canadienne dans le domaine des installations de recharge.

M. Peter Schiefke: Monsieur Kingston, nous vous écoutons.

M. Brian Kingston: Si vous me permettez cette analogie, il faut que les trois pieds du tabouret soient solides. Il faut continuer d'offrir des incitatifs aux consommateurs jusqu'à ce que la parité des prix soit atteinte, et il faut aussi faire de l'éducation parce que beaucoup de consommateurs... Les Canadiens ont encore des questions concernant les véhicules électriques, ils se posent des questions tout à fait justifiées sur les batteries, l'autonomie, et même le recyclage. Il s'agit de questions importantes et il faut y répondre. Nous conduisons des véhicules à moteur à combustion interne depuis très longtemps, et une période de transition sera nécessaire.

Le dernier élément est l'infrastructure. Il faut améliorer l'infrastructure, particulièrement dans les régions rurales. Des projets de construction sont en cours. Ils sont essentiels parce que ces gens parcourent de plus longues distances et ils ont vraiment besoin de cette capacité.

• (1735)

M. Peter Schiefke: Madame Kyriazis, c'est votre tour.

Mme Joanna Kyriazis: Je suis d'accord avec M. Allan. Nous faisons des progrès. L'angoisse de la panne est peut-être exagérée si on considère que pour la plupart des Canadiens, il est possible de recharger leur véhicule à la maison durant la nuit. Cela dit, les installations sont encore insuffisantes. En 2019, nous avions 290 bornes de recharge par million d'habitants, alors que la Norvège compte 1 700 bornes par million d'habitants. Je vous l'accorde, la Norvège a placé la barre très haut et il serait utopique de penser que le Canada puisse y arriver dans un avenir proche. Je crois toutefois qu'il faut se concentrer sur les immeubles multirésidentiels parce que les résidents qui n'ont pas accès à des bornes de recharge n'ont aucun contrôle sur la décision d'en installer ou non. Nous avons besoin d'un code modèle national du bâtiment ou d'autres politiques qui en font une priorité.

M. Peter Schiefke: Merci, madame Kyriazis.

Monsieur Bradley.

M. Francis Bradley: Merci beaucoup.

Bien entendu, tout dépend de l'endroit où vous vous trouvez dans le pays. Il a été question du Circuit électrique au Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. Cependant, dans certaines parties de Terre-Neuve, par exemple, c'est beaucoup plus difficile.

Une des façons d'atténuer l'angoisse de la panne ou d'autres préoccupations des consommateurs est de leur permettre d'essayer les véhicules. Nous nous sommes associés à un organisme appelé Plug 'N Drive. Il a un centre de découverte à Toronto, mais il permet aussi aux consommateurs d'essayer des véhicules électriques dans le cadre de tournées de présentation parce que, comme il a été mentionné tout à l'heure, c'est difficile chez les concessionnaires. Notre objectif est de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire l'essai de ces véhicules par l'intermédiaire de l'organisme tiers Plug 'N Drive, ici, au Canada.

M. Peter Schiefke: Merci.

Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

La présidente: C'était tout le temps que vous aviez.

M. Peter Schiefke: C'est très dommage, madame la présidente.

La présidente: Je suis d'accord.

Chers collègues, nous avons eu trois tours de questions. Je dois y mettre fin parce que l'heure avance et, si j'entame un quatrième

tour, nous aurons du temps seulement pour les conservateurs et les libéraux, ce qui serait injuste pour le Bloc québécois.

Nous avons gagné une demi-heure et nous avons besoin de 10 minutes pour discuter des travaux du Comité.

Je vais donc me tourner vers nos témoins et leur demander s'ils ont des remarques à ajouter en guise de conclusion. Si oui, veuillez lever la main pour que je vous voie. Est-ce que les témoins souhaitent ajouter quelque chose?

Monsieur Roger, voyez-vous des mains levées?

Le greffier: Oui. Nos quatre témoins ont levé la main pour intervenir, madame la présidente.

La présidente: Je vais leur donner deux minutes chacun. Qu'en dites-vous?

Voulez-vous commencer, monsieur Allan?

M. Travis Allan: Oui, volontiers.

J'aimerais souligner simplement que nous avons consacré 10 années à bâtir l'une des principales entreprises de fabrication de bornes de recharge en Amérique du Nord. Toutes nos bornes sont fabriquées ici, au Canada, avec de l'aluminium canadien. La route n'a pas été facile. C'est tout un boulot d'établir une nouvelle industrie.

Quand nous avons reçu notre financement de série C vendredi dernier, nous y avons vu la confirmation d'un avenir très prometteur, mais surtout que la possibilité d'établir cette industrie au Canada était réelle. Je tiens vraiment à souligner que, au-delà des bienfaits pour l'environnement et la possibilité pour les Canadiens de bénéficier de coûts de fonctionnement et d'entretien moins élevés de leurs véhicules électriques, nous avons une possibilité réelle et très importante de faire du Canada un centre d'excellence reconnu mondialement en matière de fabrication dans le secteur des transports non polluants. Les politiques dont nous avons discuté aujourd'hui représentent un volet extrêmement important pour y parvenir.

Pour terminer, je tiens à vous remercier de prendre la peine d'examiner cette question. C'est tout un monde de possibilités qui s'offre à nous et à l'ensemble des Canadiens.

Merci.

La présidente: Merci à vous.

Madame Kyriazis.

Mme Joanna Kyriazis: Je voudrais, moi aussi, terminer en parlant des possibilités économiques.

Les véhicules électriques permettent aux Canadiens d'économiser en moyenne 2 000 \$ par année environ en essence et en entretien par rapport à un véhicule à moteur à combustion interne.

Pour l'ensemble de l'économie, les véhicules à zéro émission offrent d'immenses possibilités au Canada. Certes, il faut préparer le secteur canadien de l'automobile et l'aider à soutenir la concurrence dans un monde en pleine transition vers l'adoption des véhicules électriques, mais il faut aller encore plus loin. Nous avons tous les métaux et tous les minéraux requis pour construire des véhicules électriques ici même au Canada, et nous pouvons compter sur une chaîne d'approvisionnement de pièces d'automobile très solide et qui, manifestement, est prête à alimenter la production de véhicules électriques. Nous avons au pays des chercheurs de calibre mondial dans le domaine des batteries, et nous avons aussi de la main-d'œuvre et des fournisseurs hautement qualifiés dans le domaine des infrastructures de recharge. Jusqu'au stade de la fin du cycle de vie dans la chaîne d'approvisionnement, nous occupons une position de tête grâce à des entreprises en démarrage qui se spécialisent dans le recyclage des batteries comme Li-Cycle en Ontario et Seneca au Québec.

Les possibilités sont énormes. Le Canada doit sans tarder adopter des politiques appropriées, sans quoi il risque de rater des occasions que d'autres pays n'auront pas hésité à saisir.

• (1740)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Bradley.

M. Francis Bradley: Je vous remercie de m'offrir ce temps de parole.

J'ai déjà parlé d'investissements. Si notre pays veut s'assurer d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2050, le secteur de l'électricité devra investir quelque chose comme 1,7 mille milliards de dollars d'ici là. Et pour être en mesure de faire ces investissements pour mettre en place un environnement qui répondra aux besoins futurs et moderniser les installations, nous aurons besoin du soutien des organismes de réglementation de l'énergie. Le rôle du gouvernement fédéral sera de faciliter l'accès à ce soutien. Il faut voir plus loin que les véhicules électriques et développer l'infrastructure de distribution afin de favoriser la diversification de l'utilisation de l'électricité. Enfin, les crédits générés par la norme sur les carburants propres pourront être utilisés pour compenser une partie des coûts. Si les services publics locaux peuvent générer des crédits par l'intermédiaire de leurs services de recharge des véhicules électriques, ces revenus pourraient financer les améliorations nécessaires des infrastructures au lieu d'ajouter ces coûts aux factures résidentielles.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Kingston.

M. Brian Kingston: Merci.

Tout d'abord, je voudrais vous remercier de me donner l'occasion de participer à cette réunion et de répondre à vos questions.

Je vais conclure avec deux points.

Le premier concerne l'engagement des constructeurs d'automobiles à l'égard de l'électrification. Ils n'investiraient pas des milliards de dollars s'ils n'étaient pas convaincus qu'ils peuvent vendre leurs véhicules électriques et que nous nous trouvons dans une période emballante où tout se met en place pour que nous puissions les construire ici même au Canada. Je tenais à insister sur ce point crucial.

Mon second point a trait aux normes. Il a été suggéré à quelques reprises que les normes stimulent les ventes. La Colombie-Britannique a adopté une norme en juillet. Les véhicules à zéro émission y représentaient déjà 10 % des ventes de nouveaux véhicules. Pourquoi? À cause des incitatifs offerts aux consommateurs. Le Québec a aussi une norme, mais elle est combinée à des incitatifs pour les consommateurs. Si on retirait ces incitatifs, les ventes tomberaient à zéro, peu importe si chaque concessionnaire a 10 véhicules électriques en stock. C'est un élément très important. Nous voulons que les ventes augmentent, mais il faut avant tout que les prix baissent, et nous sommes déterminés à collaborer avec le gouvernement pour y arriver.

La présidente: J'aimerais vous remercier tous de vous être joints à nous et de nous avoir présenté vos exposés.

Des demandes vous ont été faites concernant la soumission de documents. Le greffier communiquera avec vous par courriel pour vous rappeler les demandes des membres du Comité.

Sur ce, je vais ajourner la réunion et nous allons poursuivre à huis clos.

Merci à tous. Nous allons prendre une pause d'une minute.

Le greffier: Puis-je intervenir?

La présidente: Oui, allez-y.

Le greffier: Je ne savais pas qu'une partie de la réunion se déroulerait à huis clos. Si nous poursuivons à huis clos, il faut de nouvelles connexions Zoom et un nouveau mot de passe, et nous...

La présidente: Vraiment? Alors d'accord. Cela ne pose aucun problème.

Le greffier: Nous allons suspendre la séance et reprendre ensuite?

La présidente: Oui.

Nous allons donner le temps à nos témoins de prendre congé. Merci.

[Français]

M. Peter Schiefke: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Chers collègues, le Sous-comité s'est réuni et le greffier vous a communiqué son premier rapport dans les deux langues officielles. Comme vous l'avez demandé, le Sous-comité y intégrera le calendrier des études. J'aimerais savoir si vous avez pris connaissance de l'échéancier et si vous êtes d'accord avec les propositions du Sous-comité.

J'ai pour habitude, quand je préside un sous-comité ou un comité, de passer leurs rapports en revue point par point afin que le greffier sache que vous avez accepté chacune des recommandations. Cela nous évite que quelqu'un revienne et dise qu'il n'a jamais dit qu'il était d'accord.

Le point 1 du rapport du Sous-comité se lit comme suit: « Que, relativement à l'étude sur les véhicules zéro émission, le Comité adopte le plan de travail proposé. » Comme vous avez pris connaissance de toutes les recommandations, je vais m'abstenir de les lire au complet puisque la réunion est publique.

Le point 1 se poursuit ainsi: « que des témoins supplémentaires soient ajoutés lorsque c'est possible (jusqu'à six témoins par réunion). » C'est notre deuxième réunion et, comme vous pouvez le voir dans l'échéancier, nous devrions en avoir jusqu'au 30 novembre.

Est-ce que tout le monde est d'accord? Avez-vous des questions?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci.

Le point suivant va comme suit: « Que le greffier communique le plan de travail proposé (Réunions d'ENVI à venir) pour que le Comité l'étudie. » Puis: « Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité adopte la motion de Mme Collins, qui porte sur l'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, et en fasse son prochain sujet d'étude, une fois qu'il aura terminé l'étude sur les véhicules zéro émission. »

Vous avez lu la motion de Mme Collins. Avez-vous des questions?

Des députés: Non.

La présidente: Je continue: « Que, lorsque cette étude sera terminée, le Comité adopte la motion de M. Jeneroux sur les plastiques, telle que modifiée par le Sous-comité, et entreprenne l'étude qui y est mentionnée. » Vous avez lu la motion. Avez-vous des questions?

Des députés: Non.

La présidente: « Et que, lorsque cette étude sera terminée, le Comité adopte une motion présentée par les députés du Parti libéral et entreprenne les travaux qui en découlent. »

Vous pouvez constater que le rapport contient deux échéanciers. Le premier prévoit une réunion par semaine. Le second en prévoit deux par semaine. Le premier est réaliste, le second, optimiste. Si nous nous réunissons deux fois par semaine, nous pourrions faire plus d'études, entendre plus de témoins et faire avancer nos travaux. Pour l'instant, nous avons consenti à la tenue d'une réunion supplémentaire le 4 novembre, au cours de laquelle le ministre viendra nous présenter le Budget principal des dépenses. Le 16, nous avons une réunion d'information avec le commissaire à l'environnement et le vérificateur général. Le 7 décembre, nous tiendrons la réunion proposée par Mme Collins et, si tout va bien, nous irons de l'avant.

Avez-vous des questions?

Monsieur Albas.

• (1745)

M. Dan Albas: Merci, madame la présidente.

Je voudrais des précisions sur certains points. Premièrement, les votes d'aujourd'hui ont un peu chamboulé l'horaire de notre réunion. J'imagine que nous devons voter de nouveau mercredi. Je voudrais m'assurer que l'invitation qui a été faite au ministre est claire et que nous ne risquons pas de nous faire dire qu'il était prêt à 15 h 30, mais que nous étions tous à la Chambre en train de voter. Je veux être certain que le ministre sera avec nous pendant une heure complète.

La présidente: Monsieur Albas, le ministre vote aussi. On m'a assuré qu'il nous consacrerait une heure, quoi qu'il arrive. Est-ce que cela vous rassure?

M. Dan Albas: Même si nous commençons en retard, il passera une heure avec nous?

La présidente: Oui.

M. Dan Albas: J'aimerais aussi savoir si le sous-ministre accompagnera le ministre.

La présidente: Je ne suis pas certaine.

Monsieur Roger, est-ce que le sous-ministre sera présent?

Le greffier: Oui.

La présidente: Oui, le sous-ministre sera présent.

M. Dan Albas: Bien. Il est administrateur des comptes, alors je suis heureux de savoir qu'il sera là.

[Français]

La présidente: Madame Pausé, avez-vous une question à poser?

Mme Monique Pausé: Oui. C'est toujours les lundis. Je suis intervenue à ce sujet au tout début. En effet, jusqu'à maintenant, nous avons toujours des votes à la Chambre les lundis. C'est donc du temps que le Comité perd.

Est-ce que ce sera toujours ainsi? Avez-vous prévu une façon d'éviter que nous perdions chaque fois une demi-heure du temps que nous passons avec nos témoins?

[Traduction]

La présidente: Madame Pausé, dans un système démocratique, tous les partis peuvent demander le vote. Nous devons voter; cela fait partie de notre mandat. Nous nous sommes montrés très collaboratifs et très affables en acceptant de prolonger la réunion d'une demi-heure. Nous avons eu trois tours de questions. Les témoins ont été excellents. Ils ont soumis leurs mémoires et sont restés concentrés. Tous les membres ont pu poser des questions. Je ne crois pas que personne n'a pas été en mesure de poser ses questions. C'est notre réalité et c'est normal.

Y a-t-il d'autres questions?

• (1750)

[Français]

Mme Monique Pausé: Je voudrais intervenir encore.

Ma solution n'est pas de ne pas voter, mais plutôt de déplacer la réunion du Comité ou de faire une rotation avec un autre comité, afin que notre comité ne soit pas toujours celui qui est pénalisé, d'autant plus qu'il n'a pas siégé depuis la mi-mars.

[Traduction]

La présidente: Merci de cette suggestion, mais c'est la Chambre qui adopte le calendrier de travail du Comité, et c'est celui qu'elle nous a transmis. Les autres comités qui se réunissent le mercredi doivent aussi composer avec la réalité des votes. Le problème est le même pour eux. Nous devons vivre avec cette réalité. Nous avons été très généreux de proposer la prolongation de la réunion. Nous nous sommes montrés très affables. Nous avons appris à composer avec cette réalité. Ce n'est pas une tâche si colossale. Nous allons naviguer à vue.

Avez-vous d'autres questions?

Quelqu'un peut-il proposer la motion?

Monsieur Albas, pouvez-vous proposer une motion visant l'adoption du rapport du Sous-comité?

M. Dan Albas: Je propose ladite motion.

La présidente: Merci. Que ceux qui sont pour se manifestent.

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

M. Dan Albas: Madame la présidente, selon le protocole — là encore, les voies pour y arriver sont multiples et vous avez clairement obtenu un consentement —, il faudrait demander le consentement unanime ou tenir un vote par appel nominal concernant ces réunions.

La présidente: Oui, c'est ce que je fais normalement. Mme Collins adore les consentements unanimes. Je savais qu'il y avait unanimité et que personne ne s'opposerait. Si ce n'avait pas été le cas, nous aurions voté par appel nominal. Je l'aurais su si vous aviez levé la main, et j'aurais tenu un vote par appel nominal.

Monsieur Redekopp, je vois que vous avez levé la main. Souhaitez-vous intervenir?

M. Brad Redekopp: Sur la question du consentement unanime, j'ai présenté un avis de motion, assez simple selon moi, afin que nos réunions soient télévisées, et que vous puissiez renoncer à cette exigence s'il y a des objections. Je ne pense pas que quiconque pourrait avoir des objections. Pourrions-nous demander le consentement unanime en vue de l'adoption de cette motion aujourd'hui?

La présidente: Notre réunion est télévisée. Si vous me le permettez, je vais demander au greffier de nous donner des précisions sur la logistique de la télédiffusion.

Comme nous utilisons Zoom, qu'arrive-t-il au juste, monsieur Roger?

Le greffier: Les réunions peuvent être télédiffusées à volonté. Il est possible de télédiffuser les réunions de seulement deux comités simultanément. Si deux autres réunions portant sur des sujets très médiatisés ont lieu au moment où nous voulons que l'une de nos réunions soit télédiffusée, il est possible que nous perdions notre place. Dans ce cas, madame la présidente, vous pourriez en parler avec les présidents des autres comités, ou c'est parfois le whip qui décide. Si le Comité souhaite que chacune de ses réunions soit télédiffusée, nous pouvons prendre les dispositions nécessaires pour que ce soit possible dans la plupart des cas.

La présidente: Monsieur Redekopp, est-ce que cela vous convient? Acceptez-vous que nos réunions soient télédiffusées chaque fois que c'est possible? Je ne voudrais pas que le Comité perde sa place simplement parce que nous avons demandé qu'une réunion soit télédiffusée, et qu'on nous dise que la salle est occupée et qu'il faut en trouver une autre.

M. Brad Redekopp: Le texte exact de la motion est le suivant: « [...] que la présidente, en consultation avec les vice-présidents et le greffier, peut renoncer à cette exigence. » Vous avez toute la latitude voulue pour faire des échanges avec les autres comités, évidemment.

La présidente: C'est exact.

Est-ce que vous êtes tous d'accord?

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

La présidente: Merci.

Autre chose?

[Français]

Mme Monique Pauzé: J'aimerais poser une question.

La présidente: Je vous écoute.

Mme Monique Pauzé: On se rappellera que je suis intervenue la semaine dernière au sujet de la première proposition du sous-comité. Je voulais que les témoins comparaissent dans un ordre différent de ce qui était proposé. C'est bien écrit dans la première proposition, mais le document qui nous a été envoyé n'a pas changé.

Dois-je considérer que le document était immuable, ou est-ce qu'on aura un autre document contenant d'autres suggestions de regroupement?

[Traduction]

La présidente: Désolée, je ne suis pas certaine d'avoir bien compris. Vous parlez d'une proposition de témoins. Il est indiqué clairement dans le rapport du Sous-comité qu'il y aura six témoins par réunion, selon votre proposition. Vous avez demandé un regroupement.

Les analystes feront de leur mieux. Ils ne peuvent pas forcer des témoins à se présenter quand nous le souhaitons ou selon les groupes que nous proposons. Ils feront de leur mieux. Personne n'a modifié votre proposition. Les analystes savent très bien ce que vous avez proposé.

Madame Clegg, avez-vous autre chose à ajouter?

• (1755)

Mme Alison Clegg (attachée de recherche auprès du Comité): Oui. Nous allons inviter un groupe de six témoins à la prochaine réunion.

La présidente: La liste proposée par Mme Pauzé a-t-elle été prise en compte?

Mme Alison Clegg: Oui, tout à fait. Nous avons intégré les thèmes de l'infrastructure et du travail, mais tout dépendra du groupe de témoins qui accepteront de comparaître.

[Français]

La présidente: Merci.

Madame Pauzé, vous avez la parole.

Mme Monique Pauzé: Le document que nous avons reçu récemment était le même que celui d'il y a quelques semaines. C'est pourquoi je voulais intervenir.

[Traduction]

La présidente: Parlez-vous de l'horaire?

[Français]

Mme Monique Pauzé: Non, je ne parle pas de l'horaire. Il s'agit du tableau des groupes de témoins.

[Traduction]

La présidente: Je vois.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je n'avais pas suggéré six témoins. J'en avais proposé trois, mais ce n'est pas grave.

J'avais proposé au Sous-comité que les témoins soient regroupés par thème.

[Traduction]

La présidente: Oui, nous sommes d'accord, et les analystes vont en tenir compte. Y a-t-il autre chose?

Quelqu'un peut-il proposer la levée de la séance.

Oui, monsieur Schiefke. Proposez-vous que la séance soit levée?

M. Peter Schiefke: Oui.

AddÉnergie Technologies Inc.

Remarques d'ouverture, 2 novembre 2020

AddÉnergie Technologies Inc.

Remarques d'ouverture

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Véhicules zéro émission

2 novembre 2020

Présenté par Travis J. Allan, vice-président des affaires publiques et avocat général

Merci, Madame la Présidente, ainsi qu'aux membres du Comité pour l'occasion offerte de contribuer à vos travaux dans le cadre de votre étude sur les véhicules zéro émission.

AddÉnergie est une entreprise québécoise qui opère le réseau de bornes de recharge FLO pour véhicules électriques, effectue de la recherche et du développement, fournit des logiciels et des services pour l'opérationnalisation de bornes de recharge électrique depuis son siège social établi à Québec, et est le plus important fabricant de bornes de recharge au Canada, assemblées à notre usine de Shawinigan. En plus du déploiement d'AddÉnergie au Canada, nous avons récemment pris de l'expansion aux États-Unis, avec d'importants projets en cours à Los Angeles, dans le Midwest et à New York. Vendredi dernier, nous avons annoncé la clôture de notre ronde de financement de série C, qui soutiendra notre croissance au Canada et aux États-Unis.

La transition vers un secteur des transports à faible émission de carbone est un parcours dont le point de départ et d'arrivée sont début tous deux relativement clairs. Pour ce qui est de notre point de départ, nous savons que bien que le Canada ait fait d'importants progrès à la fois en ce qui concerne ses objectifs pour le climat et les ventes de véhicules légers zéro émission, il faudra en faire plus pour atteindre les cibles. Pour ce qui est de notre point d'arrivée, nous savons que les Canadiens veulent profiter des économies de coûts et des avantages environnementaux qu'offrent les véhicules zéro émission. Mais, comme dans tout grand voyage, c'est la façon dont il se déroule qui demeure le plus important.

En particulier, il y a la question de la vitesse. Les véhicules à moteur à combustion ont une durée de vie moyenne de 13 ans. Cela signifie que le renouvellement de notre parc automobile, ce qui a une grande importance pour les émissions totales de notre secteur des transports, accuse un retard important dans la réalisation des objectifs de vente de véhicules zéro émission. Le plus tôt que nous pourrions augmenter le nombre de véhicules zéro émission vendus en pourcentage du nombre total, plus vite on emmagasine les réductions d'émissions provenant de véhicules qui utilisent un moteur à combustion interne.

Il y a aussi la question de l'équité. Cette transition ne sera juste et durable que si tous les Canadiens qui conduisent des véhicules légers ont accès aux avantages de l'électrification, notamment de faibles coûts d'exploitation et une meilleure qualité de l'air. Les juridictions qui ont réussi un accès le plus équitable à l'électrification de leur parc automobile, sont celles qui ont développé une gamme complète de politiques et d'incitatifs, comme le Québec et la Colombie-Britannique. Il s'agit notamment d'incitatifs pour les véhicules avec une certaine forme de plafonnement des prix ou des conditions de ressources, de normes ZEV pour garantir l'approvisionnement en véhicules, de mesures de sensibilisation et des investissements conséquents pour des bornes de recharge de haute qualité. Ces régions investissent également dans l'écologisation des parcs de véhicules et des stationnements publics. Au Québec, par exemple, le Circuit Électrique d'Hydro-Québec et des entreprises comme AddEnergie, souvent avec le soutien de RNCan, ont fait un effort concerté pour investir dans l'infrastructure de recharge urbaine et rurale. Avec pour résultat que la proportion de Québécois des régions rurales qui adoptent les véhicules zéro émission est presque identique à la portion rurale de l'ensemble de la population. La Colombie-Britannique, toujours avec la participation du secteur privé et des services publics de BC Hydro et de Fortis BC, a également fait d'importants progrès à cet égard. Une autre politique importante est l'incitatif à l'achat de véhicules d'occasion qui peut aider la majorité des Canadiens qui achètent sur le marché de la revente à profiter des avantages des véhicules zéro émission.

Enfin, il y a la question de la rentabilité économique. AddEnergie s'est efforcée d'aider à faire passer les consommateurs aux véhicules zéro émission depuis plus d'une décennie, en commençant par le Québec, puis en élargissant à tout le Canada, et nous exportons maintenant de plus en plus notre expertise et notre réseau de haute-qualité à nos voisins du sud. Notre constat est cohérent : nous observons que là où l'adoption des véhicules zéro émission est la plus importante, là où l'innovation et les avantages économiques sont les plus importants, ce sont les régions qui adoptent un éventail complet de politiques qui soutiennent l'adoption des véhicules zéro émission.

La principale question n'est pas de savoir si des avantages économiques se concrétiseront : ils se concrétiseront. Du développement de la propriété intellectuelle, à la fabrication, aux débouchés commerciaux qu'offre la chaîne d'approvisionnement pour les fabricants, de pièces et de batteries, en passant par la délivrance en amont de produits fabriqués à partir de minéraux, de métaux et de pétrole, nous sommes à un moment particulier de l'histoire où un changement technologique va créer d'importantes possibilités. Le Canada peut être un leader dans de nombreux secteurs de la chaîne d'approvisionnement, mais si nous n'agissons pas rapidement et de manière décisive, nous risquons de passer à côté.

Le cas du Québec est à nouveau instructif. La province a été un chef de file dans l'avancement des politiques complémentaires, notamment une norme véhicules zéro émission, des mesures de soutien pour l'achat de véhicules et l'installation de bornes de recharge, et elle a également été un leader dans l'écologisation de ses propres parcs de véhicules gouvernementaux. Il en a résulté des ventes élevées et équitables de véhicules zéro émission, un déploiement croissant de bornes de recharge et le développement d'un nombre croissant d'entreprises, comme AddEnergie, qui innove et crée des produits et services de grande qualité pour la consommation à l'échelle nationale et pour l'exportation.

Nous pensons que le Canada peut contribuer à consolider ces acquis au niveau national, en renouvelant le financement de ses incitatifs existants pour les véhicules et les infrastructures de recharge, en écologisant ses propres parcs automobiles, en proposant des mesures de sensibilisation et en ajoutant une norme véhicules zéro émission, ce qui indiquera clairement au monde et à la communauté d'affaires du Canada que nous sommes sérieux dans cette transition et qu'il y aura un marché pour les investissements dans le transport propre, nécessaires pour créer des emplois et aider à atteindre nos objectifs environnementaux.

Je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole devant le Comité et j'ai hâte de répondre toutes les questions que vous pourriez avoir.



**Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la
Chambre des communes**

Véhicules à zéro émission

2 novembre 2020

Témoïn :

**Association canadienne des constructeurs de véhicules
Brian Kingston, président et chef de la direction**

170 Attwell Drive, bureau 400

Toronto (Ont.) M9W 5Z5

416-364-9333

613-513-9626

bkingston@cvma.ca

Madame la présidente, chers membres du comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer à vos consultations sur les véhicules à zéro émission (VZE).

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) représente les plus importants fabricants de véhicules légers et lourds du Canada. Les sociétés membres de l'ACCV sont Fiat Chrysler Automobiles (FCA) Canada Inc., Ford du Canada limitée et General Motors du Canada limitée. Les membres de l'ACCV sont responsables de la production de la majorité des véhicules au Canada et fournissent des emplois bien rémunérés et hautement qualifiés à plus de 22 000 Canadiens.

Je voudrais aujourd'hui faire trois remarques importantes sur les véhicules à zéro émission et les mesures pouvant être prises pour encourager la production et l'achat de véhicules à zéro émission.

1. Ford, FCA et GM se sont engagées en faveur de l'électrification

Les membres de l'ACCV investissent des milliards de dollars dans l'électrification et s'engagent à aider le gouvernement à atteindre ses objectifs en matière d'adoption des VZE et de lutte contre les changements climatiques.

FCA investit d'ailleurs plus de 9 milliards d'euros dans la conception, le développement et la production de véhicules électriques. Ici, au Canada, FCA a récemment engagé 1,58 milliard de dollars canadiens pour rééquiper l'usine de Windsor dans le but de produire des véhicules électriques.

De son côté, Ford compte investir plus de 11,5 milliards de dollars US dans les véhicules électriques d'ici 2022. Au début de ce mois, Ford a engagé 1,8 milliard de dollars canadiens en nouveaux investissements au Canada pour construire de nouveaux véhicules électriques à batterie à son complexe d'assemblage d'Oakville.

Et entre 2020 et 2025, General Motors prévoit affecter plus de 20 milliards de dollars US de capitaux et de ressources d'ingénierie à ses programmes de véhicules électriques et autonomes. GM est en train de paver la voie à un avenir entièrement électrique, l'entreprise s'étant engagée à produire 20 nouveaux véhicules électriques d'ici 2023 et à concevoir d'autres modèles au-delà de cette date.

2. Les constructeurs de véhicules répondent à la demande de VZE

Certains affirment que l'offre de VZE est responsable du taux d'adoption plus faible que prévu. Les faits montrent le contraire. Les ventes de VZE ont connu une croissance rapide d'une année à l'autre entre 2015 et 2019, avec un taux annuel moyen d'augmentation de 72 % (voir la figure 1).

Les constructeurs ont répondu à la demande pour permettre cette croissance rapide des ventes. Avec l'arrivée de dizaines de nouveaux modèles sur le marché au cours des deux prochaines années, les consommateurs auront accès à une gamme encore plus large de véhicules électriques.

3. L'adoption des VZE exige une approche intégrée

La meilleure façon d'élargir l'adoption des VZE est d'abaisser le prix payé par les Canadiens en leur offrant des programmes incitatifs. Au Canada, 96 % de toutes les ventes de véhicules rechargeables ont été enregistrées dans trois provinces qui offrent ou ont offert des mesures incitatives aux consommateurs (voir la figure 2).

Comme les prix de ces véhicules ne baisseront pas aux niveaux des prix des véhicules à combustion interne avant quelques années encore dans la présente décennie, les mesures incitatives demeurent un puissant outil pour accélérer la transition. Outre les mesures incitatives à l'intention des consommateurs, il existe également deux autres leviers importants pour stimuler l'adoption : l'infrastructure de recherche et la sensibilisation. Le Canada fait des progrès remarquables au chapitre de l'infrastructure de recharge, et nous saluons les investissements gouvernementaux dans ce domaine. Toutefois, il faut élargir encore cette infrastructure pour dissiper les inquiétudes des consommateurs quant aux problèmes d'accès aux bornes de recharge et d'autonomie qui en découlent. La sensibilisation est un autre moyen de stimuler l'adoption des VZE. Ainsi, les consommateurs demeurent préoccupés par les questions d'autonomie, de temps de recharge, de sécurité et du coût total de propriété de ces véhicules, et il faut s'attaquer à ces préoccupations.

Avant de conclure, j'aimerais ajouter une dernière chose au sujet du rôle que joue le secteur des transports afin d'aider le Canada à atteindre ses objectifs climatiques.

Les émissions de véhicules légers sont responsables de 12 % des émissions totales de GES au Canada. Grâce aux innovations constantes des constructeurs automobiles, les émissions des véhicules légers **neufs** au Canada ont diminué de 26 % depuis 2005 et sont en voie d'atteindre la cible de réduction de 30 % de l'Accord de Paris (voir la figure 3).

Même si l'adoption des VZE est sans contredit un outil important dans les efforts du pays pour atteindre ses objectifs climatiques, ce moyen ne sera pas suffisant à lui seul pour y parvenir. D'autres efforts doivent être envisagés pour diminuer les émissions du parc global de véhicules. Non moins de 35 % des véhicules légers en circulation (soit environ 10 millions de véhicules) ont 12 ans ou plus, et leurs émissions de GES sont de nombreuses fois plus élevées que celles des nouveaux véhicules.

Les véhicules neufs représentent de 6 à 7 % des véhicules en circulation dans une année donnée, et les VZE constituent seulement 3,2 % des achats totaux de véhicules neufs (soit 0,2 % du parc global). L'accroissement de la proportion de VZE dans les achats de véhicules neufs n'aura pas à lui seul un impact important sur le parc **global**.

Voilà pourquoi nous recommandons une approche plus intégrée aux réductions d'émissions en adoptant des mesures comme un programme de mise à la casse. Un programme de mise à la casse aiderait à retirer les vieux véhicules de la circulation et à réduire les émissions produites

par les véhicules plus polluants qui constituent 35 % du parc global, plutôt que de se concentrer seulement sur les 7 % du parc représentés par les nouveaux véhicules à faibles émissions de GES.

Je serai heureux de répondre à vos questions. Merci.

Exhibit 1

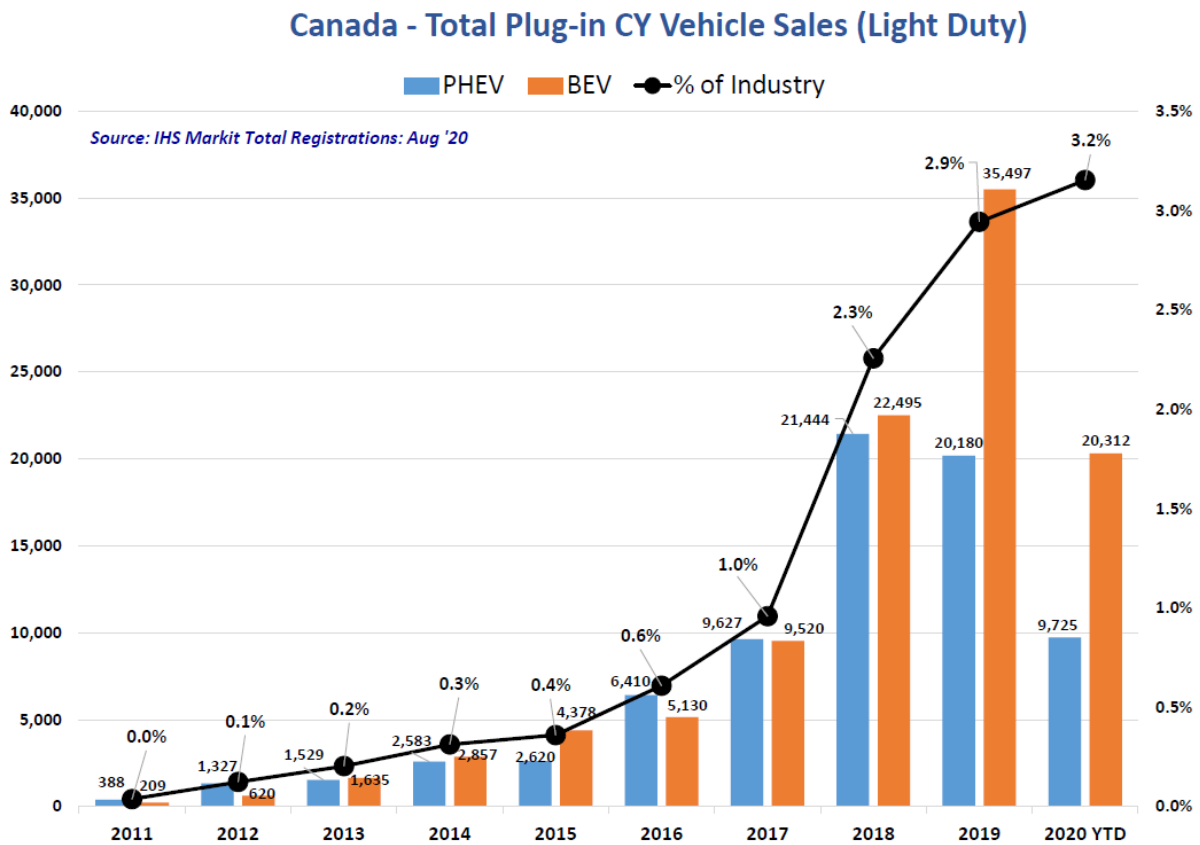


Exhibit 2

Canadian Plug-in Vehicle Sales by Province and Calendar Year

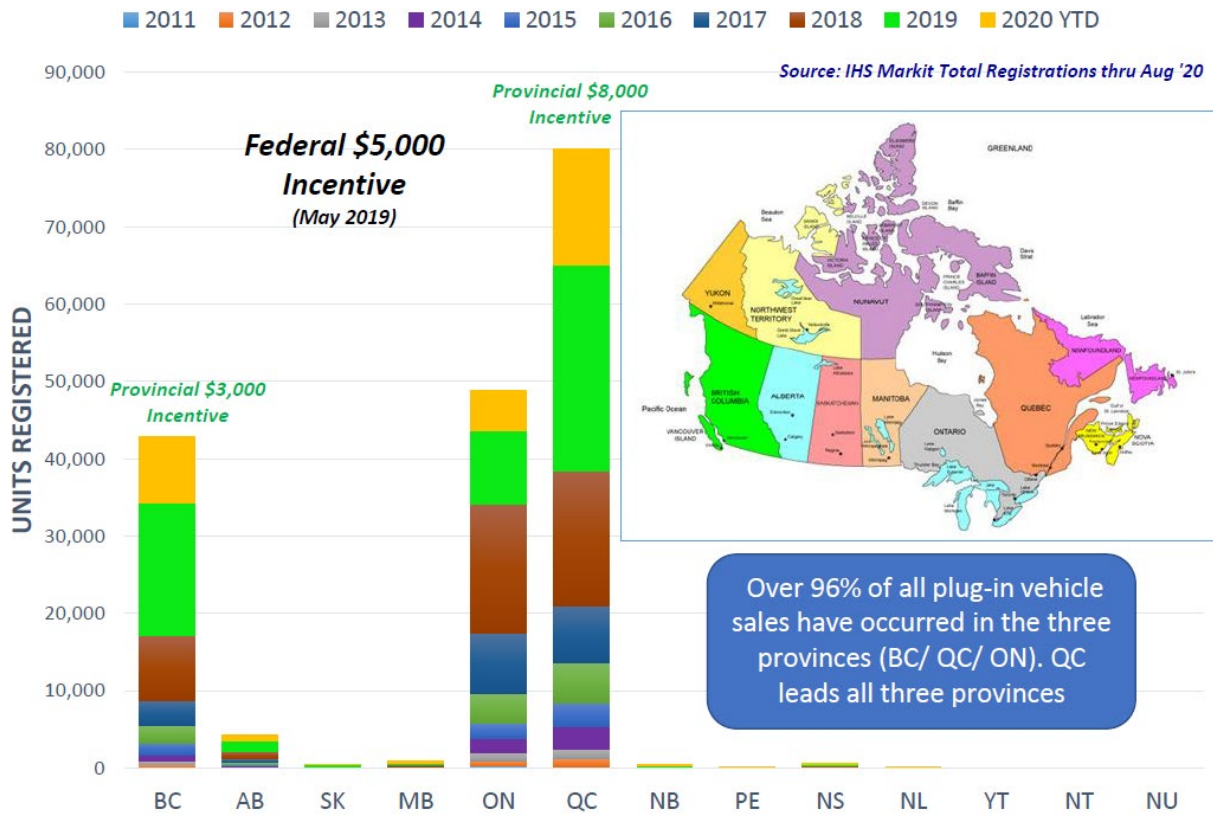
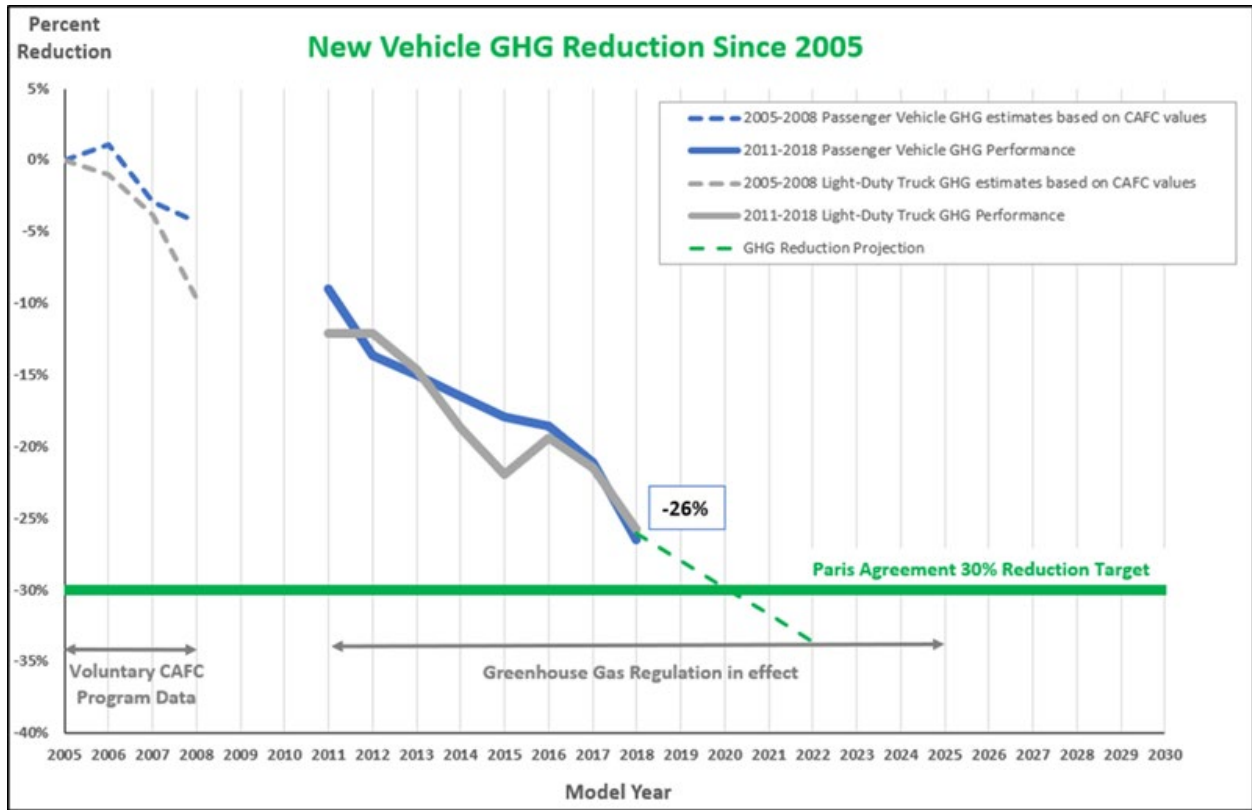


Exhibit 3



Bonjour, Madame la Présidente et Mesdames et Messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Joanna Kyriazis, et je suis conseillère principale en politiques pour Clean Energy Canada, un groupe de réflexion sur le climat et les énergies propres de l'Université Simon Fraser.

Je suis ici aujourd'hui pour vous parler du paradoxe de la voiture au Canada.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, parmi tous les pays, c'est au Canada que l'on conduit les voitures les plus grosses et les plus polluantes. Nous occupons littéralement la première place mondiale pour ce qui est des émissions de gaz d'échappement. Et depuis 20 ans, la pollution par le carbone provenant des transports a continué d'augmenter – de près d'un tiers.

Parallèlement à cela, la construction automobile – voitures, camions et autobus – a baissé considérablement au Canada, puisqu'on produit plus d'un million de véhicules en moins par année. Notre pays, qui faisait autrefois partie des cinq grands constructeurs automobiles au monde, ne figure maintenant même plus dans le top 10.

La pollution des véhicules a augmenté, alors que la construction automobile a diminué. C'est une mauvaise nouvelle, à la fois pour notre environnement et pour notre économie.

Bien que ces deux problèmes aient plusieurs causes, il n'existe qu'une seule solution pour les régler : les véhicules zéro émission. Il faut que davantage de Canadiens adoptent des voitures non polluantes et que ces véhicules soient construits en plus grand nombre ici, au pays.

Il y a maintenant plus de véhicules électriques sur le marché, et les particuliers et les entreprises sont de plus en plus nombreux à les adopter, au Canada, pour économiser des milliers de dollars par an en frais de carburant et d'entretien, tout en réduisant leur pollution par le carbone. Il est ressorti d'un sondage réalisé en mars 2019 par Abacus Data et Clean Energy Canada que les deux tiers des Canadiens souhaitent que la majorité des véhicules vendus au pays soient des véhicules électriques, et qu'environ la moitié d'entre eux aimeraient que cela se réalise d'ici cinq ans ou avant. Mais comme actuellement les véhicules électriques ne représentent que 3 % des ventes de véhicules neufs, il faut en faire plus pour que se concrétisent les ambitions du gouvernement fédéral en matière de ventes de véhicules électriques, à savoir 10 % des ventes d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040.

Pour ce faire, il faut commencer par s'assurer que les Canadiens qui veulent opter pour un véhicule électrique puissent s'en procurer un. Selon une étude réalisée pour le compte de Transports Canada au début de cette année, la majorité des concessionnaires automobiles

du pays n'ont même pas ne serait-ce qu'une voiture électrique à faire essayer ou à vendre. Parmi les Canadiens qui ont quand même choisi d'acheter une voiture électrique, beaucoup ont dû attendre de trois à six mois avant de recevoir leur véhicule.

Et ce qui vient compliquer les choses, c'est que la situation varie selon l'endroit où l'on vit, car l'offre de véhicules électriques n'est pas la même partout au pays. Les acheteurs potentiels qui se trouvent en Colombie-Britannique ou au Québec – les deux provinces qui ont mis en place des politiques concernant les véhicules électriques – ont accès à davantage de voitures électriques et à un plus grand choix de modèles. C'est d'ailleurs dans ces provinces que l'on retrouve les plus gros inventaires de véhicules électriques neufs à vendre; et ailleurs au pays, on doit se battre pour avoir le reste.

Des versions électriques de certains des modèles les plus vendus au Canada – le Toyota RAV4, le Ford F-150 et le Jeep Wrangler – seront mises en marché d'ici deux ans. Mais comme les constructeurs automobiles donnent la priorité aux ventes de véhicules électriques sur des marchés comme ceux de l'Union européenne ou de la Chine, qui ont mis en place des politiques plus agressives en la matière, il n'est pas certain que les Canadiens pourront acheter ces véhicules ici.

Qu'est-ce que tout cela nous révèle? Que les Canadiens sont prêts à passer à l'électrique, mais qu'ils ont besoin de plus de choix.

Certes, la pandémie de COVID-19 a créé une incertitude économique et a même amené de nombreux experts à prédire que la transition vers les véhicules électriques connaîtrait un ralentissement. Pourtant, c'est le contraire qui s'est produit : plusieurs pays en ont profité pour aller de l'avant.

Prenons l'exemple de l'Union européenne. Les dirigeants européens ont maintenu des normes strictes en matière d'émissions pour les véhicules, malgré la pandémie. Dans leurs plans de relance, des pays comme l'Allemagne, la France, l'Espagne et le Royaume-Uni ont prévu des subventions pour l'achat de véhicules neufs, des allègements fiscaux et des investissements dans les infrastructures de recharge afin d'accélérer la transition vers les véhicules électriques. Résultat : les ventes de ce type de véhicules ont explosé, et les constructeurs automobiles européens ont lancé un nombre record de modèles de véhicules électriques cette année – 42 modèles, seulement pour le premier trimestre de 2020. McKinsey prévoit que la part de marché des véhicules électriques dans l'Union européenne sera supérieure aux projections d'avant la pandémie.

Au Canada, nous n'avons pas fait suffisamment d'efforts, au niveau national, pour exploiter les possibilités qu'offrent les véhicules électriques, tant pour lutter contre les changements climatiques que pour sauver – et encore moins pour dynamiser – notre industrie automobile. Alors que nous disposons aujourd'hui d'un programme national de remise sur

l'achat de véhicules électriques, d'un réseau de bornes de recharge qui s'étend tranquillement et de quelques accords de production de véhicules électriques prometteurs, nos normes concernant la pollution des véhicules se relâchent et nos objectifs de vente de véhicules zéro émission sont peu ambitieux, alors que nous pourrions légiférer en la matière. Si le Canada veut sérieusement réduire les émissions générées par les transports et construire les voitures de demain, il doit adopter un train de mesures qui favorise l'investissement à long terme dans les véhicules non polluants et facilite leur adoption.

Cet ensemble de mesures doit s'attaquer aux obstacles qui empêchent l'adoption des véhicules électriques, tant du côté de l'offre que de la demande, tout en veillant à ce que le secteur automobile canadien profite des avantages économiques du passage aux véhicules électriques à l'échelle nationale et internationale. Les incitatifs à l'achat de ces véhicules dont peuvent se prévaloir de plus en plus de Canadiens et l'installation plus rapide de bornes de recharge continueront de stimuler la demande. L'adoption d'une norme pour les véhicules zéro émission et d'une réglementation plus stricte en matière de pollution des véhicules permettra quant à elle de consolider l'offre de véhicules électriques. Ces mesures peuvent être combinées à une stratégie industrielle innovante du secteur automobile qui s'appuierait sur les atouts que représentent notre longue expérience dans le domaine, notre main-d'œuvre hautement qualifiée et nos ressources en métaux et minerais.

S'il s'y prend bien, le Canada peut résoudre son paradoxe de la voiture et atteindre plusieurs objectifs : réduire la pollution due aux transports; donner aux Canadiens un meilleur accès aux voitures qu'ils veulent; et réoutiller son secteur automobile pour qu'il soutienne la concurrence dans l'économie du XXI^e siècle.

Je vous remercie de m'avoir invitée à prendre la parole devant vous aujourd'hui, et je suis maintenant prête à répondre à vos questions.

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>