



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

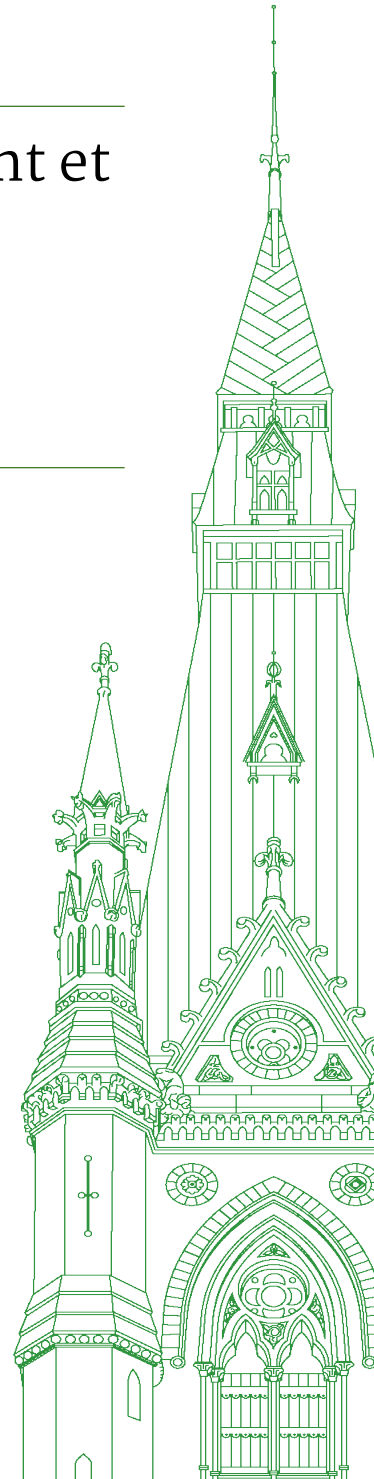
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 007

Le lundi 23 novembre 2020

Président : M. Francis Scarpaleggia



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le lundi 23 novembre 2020

• (1600)

[Français]

Le président (M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.)): Bienvenue à la septième réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Il s'agit de la troisième réunion dans le cadre de notre étude sur les véhicules zéro émission. On peut dire que ce sujet est vraiment d'actualité. Outre les tendances générales vers une énergie plus propre, la semaine dernière, comme on le sait, le gouvernement du Québec a fait une annonce assez pertinente sur la question des véhicules zéro émission.

La présente réunion est en format hybride. Comme vous le savez, vous pouvez utiliser la langue de votre choix. Lorsque vous n'êtes pas en train de prendre la parole, je vous demanderais de vous mettre en sourdine pour éviter de mauvaises communications.

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de six organisations, qui disposeront de cinq minutes chacune pour faire leur déclaration préliminaire. Nous passerons directement aux questions par la suite.

Nous accueillons aujourd'hui Mme Suzanne Goldberg, directrice de la politique à ChargePoint; et M. Maxime Charron, président de LeadingAhead Energy. Nous recevons également des représentants de Siemens Canada Limitée: le président et directeur général, M. Faisal Kazi; le vice-président des relations gouvernementales, M. Rocco Delvecchio; et la responsable de la stratégie et de la mobilité électrique, Mme Theresa Cooke. Nous accueillons aussi M. Cedric Smith, analyste à l'Institut Pembina; M. Angelo DiCaro, directeur de recherche à Unifor; et M. Patrick Bateman, président par intérim d'Hydroélectricité Canada.

Nous suivrons l'ordre que je viens de lire. Nous allons donc entendre tout d'abord Mme Goldberg, qui dispose de cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Suzanne Goldberg (directrice de la politique publique, Canada, ChargePoint): Bonjour, monsieur le président, bonjour, mesdames et messieurs. Je vous remercie de m'accueillir.

ChargePoint est l'un des plus grands réseaux de recharge de véhicules électriques au monde. Il propose une solution de recharge de véhicules électriques complètement intégrée — c'est-à-dire un ensemble de matériel, de logiciels et de services — aux clients particuliers et commerciaux, que ce soit à la maison, au travail, en ville ou dans un parc automobile.

La présence de ChargePoint au Canada, déjà considérable, continue de croître. Nous travaillons avec une quarantaine de partenaires pour distribuer nos solutions de recharge et avec des centaines d'entreprises pour les installer et les entretenir dans tout le Canada. Ces

partenaires sont des fournisseurs d'équipement électrique, comme Graybar Canada et Sonepar Canada, ou de petites et moyennes entreprises, comme Arntjen Clean Energy Solutions, Virtuoso Energy et Waleco. Nous travaillons avec nos partenaires pour vendre des solutions à des entreprises, à des municipalités, à des services publics et à des flottes de véhicules automobiles, de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, jusqu'à Prince George, en Colombie-Britannique.

Le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques au Canada s'est étendu considérablement à mesure que les ventes de véhicules électriques ont progressé. Aujourd'hui, il existe plus de 12 000 bornes de recharge publiques et probablement plus du double dans les résidences, les lieux de travail et les parcs automobiles canadiens. Non seulement ce réseau en pleine croissance deviendra un réseau de distribution d'électricité qui permettra de concrétiser d'importantes réductions de gaz à effet de serre dans l'un des principaux secteurs économiques émetteurs au Canada, mais il est aussi un moteur d'investissement et de création d'emplois. Par exemple, le gouvernement de la Colombie-Britannique signale que plus de 250 entreprises sont actives dans le secteur des véhicules électriques de la province. Elles emploient 6 000 équivalents temps plein et injectent 600 millions de dollars dans le PIB provincial.

Le secteur des bornes de recharge de véhicules électriques au Canada emploie des gens de métier et des travailleurs spécialisés partout au pays, notamment des entrepreneurs en génie civil et électrique, des ingénieurs, des professionnels de la vente et de la distribution, des spécialistes de la logistique et des employés de services publics. Un de nos partenaires en Colombie-Britannique estime que l'installation d'une borne de recharge nécessite en moyenne entre 188 et 372 heures de travail et de 5 à 10 fonctions différentes par installation, selon qu'il s'agit d'une borne de recharge de niveau 2 ou d'une borne de recharge rapide.

De plus, ces chiffres correspondent aux données que nous avons amassées sur d'autres installations dans toute l'Amérique du Nord. Le secteur a un potentiel de croissance élevé, compte tenu de son évolution sur le marché mondial et de l'objectif que le Canada s'est donné d'offrir uniquement des véhicules à émission zéro aux consommateurs d'ici 2040. Au pays, la croissance du secteur repose en partie sur les mesures prises par le gouvernement fédéral. En ce qui concerne les véhicules, cela inclut l'établissement de normes sur les véhicules à émission zéro, la réglementation des émissions des véhicules et les mesures visant à encourager l'achat de véhicules à émission zéro. En ce qui concerne la recharge, cela inclut les mesures que le gouvernement met en œuvre pour encourager la création d'infrastructures, l'établissement de normes sur les combustibles propres, la mise à jour des codes du bâtiment et l'élimination des obstacles liés à la réglementation.

Le Canada a déjà accompli des progrès, car il a mis en place des mécanismes de financement pour égaler le capital privé investi et accélérer les choses pour les consommateurs et les flottes. Le pays a aussi amélioré sa réglementation et continue d'apporter des changements au Code canadien de l'électricité. Tout récemment, il a adopté une disposition autorisant l'utilisation de fonctions de gestion de l'énergie, une mesure qui peut réduire les coûts pour les propriétaires de bornes.

Le prochain défi de l'industrie consistera à établir les frais d'utilisation des bornes de recharge. À l'heure actuelle, les propriétaires de bornes doivent facturer l'utilisation des bornes à la minute, même si les véhicules électriques ne consomment pas tous la même quantité d'électricité au même rythme. Le conducteur d'une Bolt de Chevrolet paye donc le même tarif que le conducteur d'une Audi e-tron, même si l'Audi e-tron consomme 1,7 fois plus d'électricité que la Chevrolet Bolt au cours d'une période de recharge rapide de 30 minutes.

Une facturation fondée sur la consommation d'énergie serait plus transparente pour les conducteurs et plus transparente pour les propriétaires de bornes sur le plan du recouvrement des coûts. À cet égard, les compteurs intégrés aux bornes devront être homologués par Mesures Canada et les propriétaires devront être assujettis à la Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz et au Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz.

Puisque la loi et le règlement n'ont pas été rédigés en tenant compte des bornes de recharge de véhicules électriques, il faudra élaborer une approche particulière pour faciliter l'adoption en temps utile d'une tarification fondée sur la consommation d'énergie qui tient compte des réalités liées aux bornes de recharge, des exigences des autres gouvernements et municipalités et des demandes quant aux modes de tarification. Il est à espérer que le processus récemment entamé par Mesures Canada nous permettra d'atteindre ces objectifs.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant votre comité. Je répondrai volontiers à vos questions.

• (1605)

Le président: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Charron.

M. Maxime Charron (président, LeadingAhead Energy):

Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir invités à transmettre au Comité nos connaissances sur l'industrie dans le cadre de l'étude sur les véhicules zéro émission.

LeadingAhead Energy est une entreprise canadienne qui travaille dans le secteur de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques au Canada et, depuis peu, aux États-Unis. Nous croyons qu'il faut offrir des solutions novatrices qui bouleversent le statu quo dans l'industrie en fournissant des avis sur les pratiques exemplaires de l'industrie et en appuyant des solutions de réseau ouvert qui favorisent la souplesse, la durabilité et la concurrence sur le marché.

Par conséquent, nous avons travaillé à différents projets d'infrastructure de recharge de niveau 2 et de niveau 3, en offrant des solutions clé en main et en menant des consultations à cet égard et en contribuant à l'ensemble du processus, depuis les demandes de subventions gouvernementales et la gestion de projet jusqu'à la fourniture et à l'installation de l'équipement de recharge.

Au moment où vous consultez tous les intervenants de l'industrie, je dois dire que notre expérience montre qu'il est clair que le manque de connaissances sur les véhicules électriques en général est important: anxiété liée à l'autonomie, connaissance de l'infrastructure de recharge existante, mauvaise compréhension du cycle de vie d'un véhicule électrique, voilà des éléments qui contribuent à la diffusion de fausses informations. De plus, le prix des véhicules électriques est toujours élevé aujourd'hui. Malheureusement, les entreprises de prêt ne tiennent pas compte des économies que permettent de réaliser les véhicules électriques.

Le temps de rechargement est également une préoccupation majeure avant l'achat d'un véhicule électrique. Plusieurs entreprises de services publics et d'autres investisseurs privés ont fait un travail remarquable pour déployer des bornes de recharge rapide en courant continu partout au pays. Nous considérons que c'est la première étape du déploiement, puisque dans la grande majorité des cas, il s'agit de bornes de 50 kilowatts et il n'y a qu'une ou deux unités sur place. Pour les véhicules équipés d'une batterie à grande autonomie, une ou deux heures de rechargement rapide sont maintenant nécessaires sur les bornes de 50 kilowatts, en supposant qu'il n'y ait pas de file d'attente.

Nous en sommes maintenant à la deuxième étape de déploiement des bornes de recharge rapide en courant continu, qui permet un rechargement à haute puissance allant de 100 à 350 kilowatts, avec la possibilité de recharger plusieurs véhicules en même temps plus rapidement, ce qui réduit le temps de recharge pour les véhicules électriques à grande autonomie.

LeadingAhead Energy travaille à de nombreux projets d'infrastructure de recharge reposant sur des protocoles ouverts, le « Open Charge Point Protocol » — ou OCPP. Nous croyons que c'est essentiel pour favoriser la concurrence sur le marché et l'innovation dans le secteur, éviter le délaissement d'actifs et réduire les coûts. Il faut également souligner l'importance de la souplesse et de la durabilité des équipements qui bénéficient de financement public dans le marché en croissance, ce qui fait qu'on ajoute des joueurs plutôt que de risquer de créer des monopoles.

Contrairement à ce que certains croient, le protocole OCPP n'est pas un protocole inférieur, puisque nous avons eu un temps de fonctionnement de 100 % dans notre dernier projet. Après l'Europe il y a quelques années, le protocole OCPP 1.6-J a été ajouté comme exigence dans le dernier programme de remises de CleanBC, ce qui constitue une étape importante vers l'interopérabilité entre les bornes de recharge et les fournisseurs de réseau, une initiative qui devrait être mise en œuvre dans d'autres programmes gouvernementaux.

La norme sur les combustibles propres, ou la NCP, est sans aucun doute l'une des mesures les plus importantes et les plus méconnues pour favoriser l'atteinte de l'objectif de réduire les émissions de carbone au Canada. LeadingAhead, comme bien d'autres acteurs de l'industrie, est très favorable à la nouvelle formulation de la NCP, qui permet de générer des crédits carbone à partir des bornes de recharge de véhicules électriques.

Il sera important de veiller à ce que les crédits soient rendus aux investisseurs dans les projets, et non aux fournisseurs de réseau comme l'indique le libellé actuel. Cela contribuerait à inciter les investisseurs — principalement les gestionnaires de biens immobiliers et les services publics — à réinvestir les recettes dans le développement de l'infrastructure de recharge. En faisant en sorte que les fournisseurs de réseau reçoivent ces crédits, nous risquons fort de créer un monopole de marché en transférant le pouvoir d'achat des investisseurs vers les fournisseurs de réseau, car ces derniers n'investissent généralement pas dans les projets d'infrastructure de recharge de véhicules électriques.

LeadingAhead Energy est reconnaissante d'avoir l'occasion de transmettre au Comité ses connaissances sur le marché. Les avantages de l'électrification des transports au Canada découleront non seulement de l'utilisation des véhicules électriques, mais aussi des éléments de l'industrie qui soutiennent l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule électrique, de l'extraction des ressources au recyclage, à la réutilisation, à l'ingénierie, à la consultation, etc. L'électrification des transports offre de très nombreuses possibilités, et la réglementation gouvernementale ainsi que les mesures incitatives joueront un rôle majeur dans le succès du Canada sur les scènes nationale et internationale.

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

[Français]

Je vous remercie de votre attention.

• (1610)

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Charron.

Monsieur Kazi, vous avez maintenant la parole.

[Traduction]

M. Faisal Kazi (président et directeur général, Siemens Canada limitée): Bonjour.

Je tiens tout d'abord à remercier le président et les membres du Comité d'avoir invité Siemens à témoigner sur ce sujet très important.

Je m'appelle Faisal Kazi. Je suis le chef de la direction de Siemens Canada. Je suis accompagné de M. Rocco Delvecchio, vice-président des affaires gouvernementales; et de Mme Theresa Cooke, vice-présidente du développement commercial chez Siemens Canada. Mme Cooke est responsable du développement de notre secteur de la mobilité électrique. Sa participation est donc très pertinente.

Pour ceux qui l'ignorent, Siemens est l'une des plus grandes entreprises d'ingénierie et de technologie. Elle mène des activités dans plus de 190 pays. Elle est présente au Canada depuis 1912 et fournit des solutions dans presque tous les secteurs canadiens dans les domaines de l'électrification, de l'automatisation et de la numérisation. Siemens et ses filiales emploient environ 5 000 personnes au Canada dans plus de 40 bureaux.

Le Canada a pour objectif très ambitieux et stimulant d'avoir une économie carboneutre d'ici 2050. Dans ce contexte, nous devons dire que l'écologisation et la décarbonisation du système de transport joueront un rôle très important, car les émissions dans ce secteur représentent environ le quart des émissions totales de gaz à effet de serre au Canada. Par conséquent, il est essentiel d'effectuer la transition vers des véhicules à émission zéro pour écologiser le secteur des transports. Nous croyons que les véhicules alimentés à

l'hydrogène peuvent jouer également un rôle à long terme, mais l'électrification a l'incidence la plus viable à court terme.

Pour électrifier efficacement le secteur des transports, nous devons envisager les systèmes dans leur ensemble et nous assurer que tous les éléments requis de la chaîne de valeur évoluent ensemble. Dans notre document d'information, nous avons présenté la chaîne de valeur associée à la prestation de services de transport, la façon dont elle est touchée par l'électrification et les principaux défis qui doivent être relevés pour que l'électrification des transports puisse se faire à l'échelle du Canada.

Je voudrais profiter de l'occasion pour souligner certains des éléments qui me semblent importants. Le premier est l'infrastructure de recharge. Il faut réfléchir à l'avance à l'infrastructure de recharge et à l'infrastructure électrique à la base de l'infrastructure de recharge, et non après coup. Nous croyons que nous devons mettre en place une infrastructure de recharge robuste, efficace et intelligente tant pour assurer la fiabilité des systèmes de transport essentiels que pour optimiser les dossiers commerciaux. C'est extrêmement important lorsqu'il est question de l'électrification de flottes à plus grande échelle comme le transport en commun et les parcs de camions. Nous saluons le leadership dont fait preuve la Banque de l'infrastructure du Canada avec la mise en place de mécanismes pour aider à financer cet élément essentiel.

Le deuxième élément concerne l'intelligence de cette infrastructure. Nous croyons que l'infrastructure de recharge doit être intelligente, ce qui signifie qu'elle doit être connectée à des plateformes qui lui permettent d'être optimisée et intégrée au réseau, ce que nous appelons un réseau intelligent. L'optimisation dynamique de la recharge permettra aux propriétaires de flottes et aux services publics d'électricité de gérer et de distribuer les charges, de recharger en dehors des heures de pointe et de réduire les coûts globaux d'électrification.

Pour maximiser l'efficacité et la fiabilité, les dépôts doivent être optimisés en tant qu'actifs énergétiques du réseau. Ils peuvent être électrifiés à l'aide de mini-réseaux alimentés par des sources d'énergie renouvelable distribuées tels que des panneaux solaires et des batteries. Une telle approche réduira les coûts globaux et les dépôts peuvent vraiment agir comme des blocs résilients dans le réseau électrique, qui devient de plus en plus vulnérable en raison de la multiplication des phénomènes météorologiques, comme les tempêtes de verglas.

Pour disposer d'une infrastructure intelligente, nous devons faire en sorte que tout soit connecté. Comme pour tous les systèmes connectés, la cybersécurité jouera un rôle très important pour garantir l'intégrité et la sécurité des opérations, mais également pour faire en sorte que les transactions sont sécurisées. Ce serait un élément clé pour garantir que toutes ces transactions, opérationnelles et financières, soient sécurisées.

• (1615)

Le président: Il nous reste encore peut-être 15 ou 20 secondes. Votre temps est écoulé, mais nous pouvons vous en donner un peu plus.

M. Faisal Kazi: D'accord.

Le troisième élément concerne la stratégie, le type de stratégie que le gouvernement prévoit mettre en place. Nous croyons que de grandes possibilités s'offrent ici, surtout compte tenu de la technologie disponible, par exemple la « recharge en tant que service » ou la « recharge bidirectionnelle », et en fait, de l'innovation sur le plan des modèles d'affaires.

Nous devons souligner que le Canada a un avantage. Il a des fabricants de véhicules tels que New Flyer et Nova Bus, ce qui lui donne une occasion unique de devenir un chef de file dans le secteur. Nous croyons qu'une approche coordonnée entre les différents ministères fédéraux — Transports Canada, Infrastructure Canada et Ressources naturelles Canada — peut vraiment aider le pays à jouer un rôle de chef de file.

Le président: Merci.

Lorsque les membres du Comité poseront leurs questions, vous aurez du temps pour nous parler plus en profondeur des idées que vous avez présentées.

C'est maintenant au tour de M. Smith, de l'Institut Pembina.

M. Cedric Smith (analyste, The Pembina Institute): Monsieur le président et chers membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer aux consultations sur les véhicules zéro émission.

Je m'appelle Cedric Smith. Je suis analyste au Pembina Institute, un groupe de réflexion sur l'énergie propre qui a des bureaux en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique. Le Pembina Institute dirige l'initiative pour des solutions de livraison en milieu urbain, qui est un réseau national d'entreprises et d'organismes qui se penchent sur la modernisation du transport des marchandises dans les villes canadiennes.

Aujourd'hui, je vais vous parler des véhicules zéro émission et des engagements du Canada en matière de lutte contre les changements climatiques. Selon l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030. Plus récemment, le Canada a annoncé son intention d'atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050. La semaine dernière, le gouvernement canadien a déposé le projet de loi C-12, Loi concernant la transparence et la responsabilité du Canada dans le cadre de ses efforts pour atteindre la carboneutralité en 2050. Pour atteindre les objectifs, il est impératif de réduire les émissions provenant du transport, qui représentent le quart des émissions totales du Canada, qui ont augmenté considérablement au cours des deux dernières décennies.

Le Pembina Institute estime qu'une transition accélérée vers l'adoption de véhicules zéro émission est essentielle pour décarboniser le secteur canadien des transports. Une analyse récente effectuée par l'Agence internationale de l'énergie précise que pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050, il faudrait que plus de la moitié des voitures vendues d'ici 2030 soient des véhicules électriques. Le Canada s'est fixé des objectifs non contraignants qui visent à ce que les véhicules zéro émission représentent 10 % des nouveaux véhicules légers vendus d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040. Si d'autres mesures ne sont pas mises en place, il est peu probable que le Canada atteigne ces objectifs. À l'heure actuelle, les véhicules zéro émission représentent seulement environ 3 % du marché.

Il y a trois grands obstacles à l'augmentation de cette proportion au Canada: les prix d'achat élevés, les infrastructures de recharge et

de ravitaillement insuffisantes et l'offre insuffisante. L'adoption de politiques ciblées peut contribuer à éliminer ces obstacles.

Premièrement, il faudrait créer des incitatifs à l'achat. Les véhicules zéro émission ont un prix d'achat plus élevé que les véhicules dotés d'un moteur à combustion interne. Des estimations effectuées par l'Initiative des corridors de commerce et de transport, par exemple, indiquent que l'écart s'élève à 10 000 \$ pour ce qui est des voitures à courte autonomie et qu'il est de 27 000 \$ dans le cas des VUS à longue autonomie.

Dans le cadre du programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission, un incitatif au point de vente est offert pour l'achat ou la location de véhicules zéro émission. Cet incitatif ne dépasse pas 5 000 \$. Une somme de 300 millions de dollars sur trois ans a été affectée à ce programme, qui est entré en vigueur en 2019. La participation au programme durant sa première année laisse présager que ce programme risque de manquer de fonds durant la deuxième année si des sommes supplémentaires n'y sont pas attribuées. Dans le prochain budget fédéral, une somme de 150 millions de dollars supplémentaires devrait être affectée à ce programme.

Deuxièmement, il faudrait investir dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement. La crainte entourant l'autonomie est la crainte qu'ont des propriétaires de véhicules à moteur à combustion interne que la charge de la batterie d'un véhicule zéro émission s'épuise avant de parvenir à destination. Cette crainte constitue souvent un obstacle à l'achat d'un véhicule zéro émission. Il est important que les propriétaires de véhicules zéro émission soient en mesure de brancher leur voiture à la maison. La majorité des propriétaires de véhicules zéro émission disposent à la maison de l'infrastructure de recharge nécessaire.

Malheureusement, le réseau public de recharge au Canada demeure limité. Il compte moins de 4 500 bornes de recharge, alors qu'au pays on compte plus de 12 000 stations d'essence. En outre, environ le tiers des Canadiens vivent dans des immeubles résidentiels à logements multiples, comme des immeubles à appartements ou des immeubles où les gens n'ont pas accès à un garage ou à une place de stationnement, ce qui pose un problème en ce qui a trait au chargement de la batterie à domicile.

Le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro du Canada bénéficie d'un financement de 130 millions de dollars sur cinq ans. Ce programme a été mis en oeuvre en 2019 en vue de financer le déploiement de bornes de recharge dans des endroits publics, notamment dans les rues et les stationnements, et là où se trouvent des immeubles résidentiels à logements multiples. Pour améliorer le programme et le financer davantage, il faudrait prévoir dans le prochain budget fédéral l'ajout d'une somme de 300 millions de dollars.

Troisièmement, il faudrait adopter une norme véhicules zéro émission. Le Canada fait face à un problème sur le plan de l'offre de véhicules électriques. Selon une recherche récente, seulement un concessionnaire sur trois au Canada a en stock au moins un véhicule électrique branchable. Ce chiffre descend à moins d'un concessionnaire sur cinq à l'extérieur de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et du Québec.

La mise en oeuvre d'une norme véhicules légers zéro émission permettrait d'accroître l'offre au Canada. Une telle norme permettrait d'exiger que les véhicules zéro émission constituent une part accrue des ventes des fabricants d'automobiles. Le Québec, qui a adopté une mesure législative, détient environ 57 % des stocks de véhicules électriques branchables au Canada. Depuis l'adoption de la loi québécoise sur les véhicules zéro émission en 2016, le pourcentage des modèles de véhicules zéro émission disponibles en Californie qui sont également disponibles au Québec est passé de 66 % à 92 %.

• (1620)

Il est à noter qu'en plus de contribuer à une réduction des émissions de gaz à effet de serre, une hausse des ventes de véhicules zéro émission sera avantageuse pour l'économie canadienne, car les fabricants vont bénéficier d'un plus grand marché intérieur. À l'échelle mondiale, la majorité des véhicules électriques — 80 % — sont fabriqués dans la région même où ils sont vendus.

Dans le passé, le Canada est resté à la traîne sur le plan de la transition vers l'électrification des transports. En 2018, par exemple, la production de véhicules électriques au Canada était 80 % moins élevée que la moyenne mondiale. Récemment, cependant, on a annoncé des investissements dans la fabrication de véhicules électriques, notamment un investissement de 1,8 milliard de dollars en vue de réoutiller le complexe d'assemblage de Ford à Oakville de telle sorte qu'on puisse y fabriquer des batteries pour des véhicules électriques. Accroître le marché canadien des véhicules zéro émission ne fera qu'accélérer cette tendance positive.

Des politiques ciblées, notamment des incitatifs à l'achat, le financement des infrastructures de recharge et de ravitaillement ainsi que l'adoption d'une norme véhicules zéro émission, peuvent contribuer à augmenter les ventes de véhicules zéro émission et aider le Canada à atteindre ses cibles en matière de lutte contre les changements climatiques. De telles politiques profiteront également aux Canadiens sur le plan économique. Merci.

• (1625)

Le président: Je vous remercie, monsieur Smith.

La parole est maintenant à M. DiCaro.

M. Angelo DiCaro (directeur de recherche, Unifor): Je vous remercie beaucoup.

Bonjour, monsieur le président et chers membres du Comité. C'est un plaisir d'avoir été invité à m'adresser à vous aujourd'hui aux côtés d'autres témoins distingués.

Je m'appelle Angelo DiCaro et je suis le directeur de recherche chez Unifor. Nous sommes le plus grand syndicat du secteur privé au Canada. Nous représentons environ 315 000 membres dans presque tous les principaux secteurs de l'économie d'un océan à l'autre. Notre syndicat est également la principale voix des travailleurs du secteur canadien de l'automobile. En effet, plus de 40 000 membres travaillent dans des usines d'assemblage de véhicules et de groupes propulseurs, dans des usines de fabrication de pièces et chez des concessionnaires d'automobiles.

Il ne fait aucun doute qu'au cours des derniers mois, les projecteurs ont été braqués sur les usines d'assemblage du secteur de l'automobile. À l'issue des pourparlers avec les trois grands constructeurs de Détroit, notre syndicat a contribué à obtenir deux investissements sans précédent dans les véhicules électriques, les premiers du genre au Canada.

Le premier investissement, chez Ford, vise à effectuer une transformation complète du complexe d'assemblage d'Oakville, en Ontario. En 2025, cette usine deviendra la première usine de montage de véhicules entièrement électriques dans l'histoire du Canada. C'est une indication que le Canada, un pays constructeur d'automobiles, est encore dans la course.

Cette annonce a été suivie par l'annonce de notre entente avec FCA, par l'intermédiaire de Chrysler, dans le cadre de laquelle l'entreprise s'est engagée à investir dans une plateforme de véhicules multiénergie à l'usine d'assemblage de Windsor. Une fois terminée en 2024, cette nouvelle plateforme permettra d'assembler des voitures, des camions et des véhicules utilitaires dotés à la fois d'une batterie électrique et d'un groupe propulseur, ce qui ne se fait nulle part ailleurs en Amérique du Nord à l'heure actuelle.

Outre ces investissements, nous avons négocié une solide convention collective qui comporte une hausse des salaires, améliore les conditions de travail et fait même progresser les objectifs du syndicat en matière de justice raciale au travail.

Tout cela est excellent, mais ce qui importe maintenant, c'est ce qui se passera ensuite. Ce dont nous nous plaignons depuis longtemps, c'est le fait que le Canada n'a pas su mettre en place une stratégie cohérente de développement du secteur de l'automobile. Cette approche dépourvue d'orientation a été un échec. Comme vous le savez tous, la demande pour les véhicules zéro émission est en hausse, même si actuellement ces véhicules représentent une petite fraction du marché. Selon certains analystes, les ventes de véhicules légers électriques devraient compter pour près de 60 % des ventes de nouveaux véhicules à l'échelle mondiale d'ici 2040. La nouvelle capacité d'assemblage de véhicules électriques permettra au Canada de répondre à une partie de cette demande. C'est une bonne chose, mais ce n'est tout simplement pas suffisant.

Notre ambition ne peut pas se limiter à jouer un rôle. Nous devons avoir l'ambition d'être un chef de file. Si le Canada ne se dote pas d'une stratégie nationale coordonnée qui encourage les consommateurs à acheter des véhicules électriques et qui favorise une augmentation de la production intérieure dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement — il est certes possible de trouver des façons d'amener les Canadiens à acheter des véhicules zéro émission — nous risquons de perdre notre avantage économique à mesure que la production sera transférée ailleurs.

Une stratégie efficace doit combiner des incitatifs à l'achat et des programmes d'infrastructure, notamment l'installation de bornes de recharge et la création d'incitatifs en vue d'accroître le marché. Il faut aussi cartographier soigneusement la chaîne d'approvisionnement pour déceler les lacunes et effectuer des investissements ciblés. On doit aussi élaborer des règles sur la teneur canadienne et des exigences visant les véhicules en fin de vie en vue de créer des emplois dans le domaine du démontage et du recyclage.

Tous ces efforts doivent s'accompagner d'une politique commerciale progressiste afin de permettre au Canada d'atteindre ses objectifs en matière de développement durable. Il doit s'agir d'une politique qui comprend des mesures visant à décourager l'importation de produits qui dégagent beaucoup de GES et qui impose des critères sévères sur le plan de l'environnement et de la main-d'œuvre pour certains biens qui entrent sur le marché canadien.

Les suggestions que je viens de formuler se veulent un point de départ. Les discussions sur l'élaboration d'une stratégie doivent être beaucoup plus vastes. Peu importe l'approche adoptée, il reste que les gouvernements doivent comprendre qu'ils ont un rôle à jouer.

Les contributions annoncées par les gouvernements fédéral et provincial aux nouveaux investissements de Ford, de FCA et de GM constituent un pas dans la bonne direction. C'est une très bonne nouvelle dans un monde où des investissements importants de la sorte se font rares. Les retombées sur la création d'emplois et l'activité économique sont pratiquement incalculables. Il y a deux mois, le Canada traînait de l'arrière dans la course aux véhicules électriques. Maintenant, il se dirige vers le peloton de tête. Le temps est venu d'élaborer une politique stratégique qui maintiendra cette progression et assurera notre avenir.

Je vous remercie beaucoup et je serai ravi de répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie, monsieur DiCaro.

Nous allons maintenant passer à M. Bateman.

[Français]

M. Patrick Bateman (président par intérim, Hydroélectricité Canada): Bonjour.

Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité, ainsi que M. Roger, greffier du Comité, d'avoir invité Hydroélectricité Canada à témoigner relativement à cette étude sur les véhicules zéro émission.

Je vous remercie également de votre dévouement et de votre persévérance dans les efforts que vous déployez pour le bien-être de vos concitoyens pendant la présente pandémie.

• (1630)

[Traduction]

Hydroélectricité Canada est l'association industrielle nationale qui représente les producteurs d'hydroélectricité ainsi que les fournisseurs de produits et services.

Malgré les bouleversements causés par la pandémie de COVID-19, l'industrie hydroélectrique a su maintenir la fiabilité de son parc de plus de 500 centrales dans tout le Canada. Nous sommes fiers d'appuyer les efforts de lutte contre la pandémie en assurant une alimentation vitale pour les hôpitaux, les réseaux de télécommunications et les chaînes d'approvisionnement.

Le Canada est un leader mondial de l'hydroélectricité. Notre secteur joue un rôle moteur essentiel dans l'économie nationale depuis plus de 100 ans. L'hydroélectricité est au cœur de notre sécurité énergétique et représente 60 % de toute l'électricité produite au pays. Grâce à l'hydroélectricité, notre réseau électrique est l'un des plus propres au monde.

Aujourd'hui, notre secteur produit 90 % de toute l'électricité de source renouvelable au Canada et l'hydroélectricité représente presque 60 % de la contribution des énergies renouvelables et de remplacement au produit intérieur brut du Canada. En outre, le Canada figure parmi les 10 meilleurs pays du monde pour le nombre d'emplois liés à l'hydroélectricité. Plus de la moitié de tous les emplois dans les énergies renouvelables au Canada ont été créés par l'industrie hydroélectrique.

En ce qui a trait à l'étude en question, les témoins d'aujourd'hui et des semaines passées ont fait valoir de nombreux points que notre

secteur juge également très importants. Premièrement, le Canada est l'un des rares pays dans le monde qui disposent des atouts pour atteindre, voire dépasser, 90 % d'électricité carboneutre. Cette électricité propre, utilisée pour la recharge des véhicules zéro émission, apportera des bienfaits importants pour l'environnement, l'économie, la santé publique et les consommateurs.

Deuxièmement, le gouvernement fédéral a un rôle essentiel à jouer dans le développement du marché national des véhicules zéro émission et de sa chaîne d'approvisionnement, notamment par l'adoption d'une série de mesures politiques complémentaires qui maximiseront les résultats obtenus.

Troisièmement, déjà, la mobilisation est en marche. Le secteur de l'électricité a commencé à investir dans l'anticipation de la nouvelle demande liée à l'électrification. Les constructeurs automobiles produisent des véhicules zéro émission et certains de leurs composants au Canada. Les débouchés économiques au Canada, au-delà des véhicules et des équipements de recharge, s'étendent jusqu'au secteur de la métallurgie et des mines. Les entreprises de technologies de recharge sont en pleine croissance, ce qui crée de la propriété intellectuelle et donne naissance à une nouvelle industrie au Canada.

La croissance de la demande liée à l'électrification des transports, appuyée par une politique climatique résolue et stable à long terme, est critique pour amener le secteur de l'hydroélectricité à maximiser ces investissements au cours des prochaines années. Ces investissements potentiels se chiffrent en dizaine de milliards de dollars. Ils représentent des dizaines de milliers de nouveaux emplois et ils permettront d'éviter l'émission de centaines de millions de tonnes de gaz à effet de serre annuellement.

Les investissements de notre industrie dans la réfection et le réaménagement des centrales hydroélectriques existantes permettront d'augmenter leur production d'électricité et leur capacité de stockage, à un très faible coût unitaire et avec une empreinte écologique minimale.

Les investissements visant à améliorer la flexibilité des installations hydroélectriques ainsi que dans le développement des infrastructures de transport d'énergie, des centrales à accumulation par pompage et des projets d'hydrogène vert favoriseront une intégration fiable des ressources renouvelables intermittentes comme l'éolien et le solaire. Ce besoin sera particulièrement important dans les régions qui devront abandonner progressivement le charbon. L'eau stockée dans nos réservoirs peut servir à équilibrer l'offre et la demande d'énergie, à la manière d'une batterie.

Une diminution rapide des émissions de gaz à effet de serre est nécessaire pour que nous puissions dépasser nos cibles de 2030 en vertu de l'Accord de Paris, puis atteindre la carboneutralité en 2050. En misant sur nos points forts, en mobilisant nos avantages concurrentiels existants et en instaurant un contexte favorable aux investissements, nous renforcerons notre capacité à atteindre ces objectifs.

L'avantage du Canada en matière d'électricité propre pour l'alimentation des véhicules zéro émission peut et doit être un élément central de nos efforts pour lutter contre les changements climatiques et pour relancer notre économie.

Encore une fois, merci de m'avoir permis de m'adresser au Comité. Je serai heureux de répondre à toute question que le Comité voudra m'adresser.

[Français]

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bateman. C'était très intéressant. Nous avons beaucoup de pain sur la planche.

Nous allons maintenant procéder à la période de questions et réponses afin d'en apprendre davantage sur le sujet.

Nous allons commencer par un tour de questions de six minutes.

M. Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous nos témoins qui consacrent aujourd'hui une partie de leur temps à notre comité et nous font bénéficier de leur expertise. Cette étude est fort intéressante jusqu'à maintenant et je vous remercie pour vos efforts.

Je vais d'abord m'adresser à M. DiCaro d'Unifor. Je vous remercie pour les efforts que vous déployez afin de faire en sorte que des Canadiens aient un emploi. J'aimerais vous poser une question concernant les propos que vous avez formulés relativement à la nécessité de pousser la réflexion plus loin lorsqu'il s'agit d'établir une vision stratégique pour l'industrie de l'automobile au Canada. Pouvez-vous en dire un peu plus long à ce sujet?

• (1635)

M. Angelo DiCaro: Nous pouvons résumer l'approche adoptée pour l'industrie de l'automobile depuis environ la fin des années 1990, lorsque l'ancien Pacte de l'automobile de 1965 a été annulé. C'était un accord commercial intéressant. C'était le seul accord commercial de la sorte qui exigeait des investissements au Canada. S'il y avait des transformations, des changements et des progrès technologiques au sein de l'industrie, nous pouvions naturellement en bénéficier. Étant donné que nous sommes des voisins immédiats des États-Unis, ce pays constitue notre principal marché, alors que nous le voulions ou non, nous pouvions profiter d'investissements dans le secteur de l'automobile.

Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Il semble que nous avons plus tendance à rester les bras croisés et à adopter davantage une approche de laisser-faire en ce qui a trait à l'évolution de l'industrie de l'automobile. Cette approche n'a pas très bien fonctionné. Le Canada, qui occupait le cinquième rang mondial pour ce qui est de la construction d'automobiles, figure maintenant au 12^e rang environ. Nous avons enregistré une baisse de la production de 40 % ainsi que des pertes d'emploi importantes dans les collectivités.

Au lieu d'une entente comme le Pacte de l'automobile, nous devons envisager d'autres politiques qui ne se limitent pas à fournir de l'argent. Il est très important de jouer un rôle, mais il faut faire davantage. Pour certains des cas que j'ai mentionnés, nous pouvons suggérer toutes sortes de politiques qui permettraient au gouvernement d'apporter une plus grande contribution, conjointement avec les gouvernements provinciaux.

M. Dan Albas: Des membres de notre caucus, notamment Colin Carrie, ont multiplié leurs efforts de communication auprès des députés comme moi-même... Je viens de la Colombie-Britannique, et parfois les gens me demandent: « Pour quoi se fait-il qu'à Ottawa, on ne parle que des automobiles, de l'acier et de l'aluminium? Pourquoi ne parle-t-on jamais de la foresterie?

Je leur réponds que tous ces secteurs sont importants, mais j'aimerais avoir votre avis sur un secteur en particulier. Vous avez dit que nous ne devrions pas seulement engranger des recettes passivement, nous devrions chercher les occasions en recherche-développement et nous tailler une place. Un approvisionnement fiable en électricité propre et pas chère nous procurerait un avantage concurrentiel. D'après ce que je comprends, on a perdu beaucoup de terrain en Ontario. Il y a deux mines de cuivre dans ma région. Lorsque je parle aux travailleurs des mines, ils me disent qu'ils voudraient que nous soulignions davantage la présence de leurs produits dans les voitures électriques, car il y a deux fois plus de cuivre dans un véhicule électrique qu'une voiture ordinaire.

Faudrait-il non seulement parler de la valeur ajoutée dans votre secteur, mais également voir comment nous pouvons remonter la filière d'amont en aval, en profitant de notre secteur des ressources, qui a permis à bien des familles de se nourrir dans ma région, et en collaborant avec vous pour rejoindre la prochaine maille de la chaîne de valeur?

M. Angelo DiCaro: Absolument. J'abonde dans le même sens. Nous sommes dans une position stratégique enviable, comme je l'ai dit tantôt. Nous avons de l'énergie sans émission abondante, comme d'autres témoins l'ont indiqué, et parallèlement nous avons énormément de ressources qui sont très recherchées pour la fabrication de certains produits. Notre secteur est bien établi et peut compter sur les compétences, les réseaux et l'infrastructure nécessaires à la construction d'automobiles.

Prenons par exemple des groupes comme l'APMA, qui n'a peut-être pas témoigné devant votre comité encore, mais qui mène un projet appelé « Arrow ». Le projet met en valeur l'ingéniosité des fournisseurs de pièces canadiens en vue de construire un prototype de véhicule électrique en utilisant uniquement des pièces fabriquées au Canada. Nous avons tout ce qu'il nous faut ici. Il s'agit tout simplement d'agencer les morceaux de façon stratégique. C'est quelque chose qui intéresse notre syndicat.

Signe positif, aucun des représentants gouvernementaux à qui j'ai parlé ne s'est opposé au projet. Il semble également que même les députés d'en face sont du même avis. L'heure est venue de se retrouver les manches et de voir comment on peut faire avancer le projet.

M. Dan Albas: Merci beaucoup.

Monsieur Bateman, comme le Québec, ma province a une abondance d'hydroélectricité. Certains projets en sont à l'étape de la construction actuellement... il reste à savoir si l'on veut avoir du GNL propre canadien ou de petits réacteurs modulaires nucléaires, etc. comme solution de rechange. Je sais que vous n'allez pas vouloir parler des petits réacteurs modulaires, mais pourriez-vous nous décrire certains endroits où il serait possible de développer ou de moderniser les installations hydroélectriques afin d'agrandir le réseau électrique vert que nous avons déjà?

• (1640)

M. Patrick Bateman: Tout d'abord, les plus belles possibilités existent dans notre parc actuel. L'âge moyen d'une centrale hydroélectrique au Canada est de plus de 50 ans, et il faut maintenant investir afin de prolonger la vie de nombreuses centrales. Parallèlement, il existe des possibilités d'en améliorer l'efficacité et le rendement à plein régime, à la fois sur le plan de la génération et du stockage. Ces occasions se retrouvent partout au Canada et elles sont importantes.

[Français]

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Nous allons poursuivre avec M. Longfield, qui partagera son temps de parole avec Mme O'Connell.

[Traduction]

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Monsieur Bateman, j'aimerais poursuivre sur le même sujet que M. Albas.

J'ai beaucoup travaillé dans le secteur de l'hydroélectricité au Manitoba. Bien sûr, le Québec et la Colombie-Britannique sont les chefs de file. Vous avez mentionné l'abandon graduel du charbon. La Saskatchewan et l'Alberta ont toujours des centrales qui devront être graduellement désactivées.

Si nous adoptons les véhicules à zéro émission, sans avoir de réseau propre et en générant l'électricité de sources à émissions, pouvez-vous nous dire à quel point il est important de mesurer non seulement les émissions des tuyaux d'échappement, mais également celles des centrales?

M. Patrick Bateman: Actuellement, les émissions générées au cours du cycle de vie d'un véhicule électrique seront inférieures à celles d'un véhicule à essence n'importe où au Canada, quelle que soit la densité du réseau. Cela dit, cependant, dans des provinces comme le Manitoba, le Québec et la Colombie-Britannique, qui ont déjà été mentionnées, ces émissions seront beaucoup moins importantes et dans bien des cas, elles seront compensées au bout de quelques mois au volant.

L'Alberta et la Saskatchewan font de grands progrès vers la décarbonation. Pour maximaliser la réduction de nos émissions de GES, il faudra deux choses: primo, reverdir le réseau pour éliminer les émissions; secundo, utiliser l'électricité propre pour électrifier les transports ainsi que les édifices et les industries.

M. Lloyd Longfield: Je me retourne maintenant vers M. Kazi de Siemens. Nous connaissons l'influence de Siemens pour ce qui est des progrès en génie de la structure et de l'intelligence des réseaux. Guelph a un projet pilote de réseau intelligent d'Alectra Utilities qui permet aux gens de vendre de l'électricité de leur borne de recharge au réseau au moyen de la technologie de chaîne de blocs, mais il manque encore le cadre réglementaire.

Monsieur Kazi, vous avez parlé des parcs et de l'importance de les convertir. Au Canada, nous avons une politique qui prévoit la réduction de 100 % de la valeur des parcs qui achètent des véhicules à zéro émission, mais vous avez aussi parlé des autobus. Je vous rappelle que Guelph aura bientôt 65 autobus électriques. Il nous faut un réseau intelligent.

Comment l'Allemagne se compare-t-elle par rapport aux progrès qu'elle a pu réaliser, et ses efforts lui ont-ils permis d'avoir plus de véhicules à zéro émission?

M. Faisal Kazi: L'adoption des véhicules électriques a déjà commencé il y a quelques années en Allemagne. Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons constaté l'importance d'avoir une infrastructure pour recharger les véhicules et une alimentation en électricité suffisante. Si, dans une rue donnée, tout le monde avait une voiture électrique et voulait recharger sa voiture en même temps, le transformateur serait insuffisant.

Nous voulons rendre l'infrastructure de recharge des autobus intelligente. La réponse est devant nous. Comment pouvons-nous optimiser l'infrastructure, et comment pouvons-nous éviter de re-

charger les véhicules aux heures de pointe, qui pèsent déjà sur le réseau?

Vous avez mentionné la possibilité de recharge véhicule-réseau. Pour ce faire, il faut optimiser le système entier. Nous menons des projets pilotes en Allemagne qui examinent les possibilités d'optimisation. En fait, nous collaborons aussi sur un projet pilote avec Nova Scotia Power et la Société d'Énergie du Nouveau-Brunswick dans le Canada atlantique. Il reste encore du travail à faire pour lequel il faudra des réformes réglementaires, sans quoi les défis seront de taille.

• (1645)

M. Lloyd Longfield: Voilà où j'en arrivais avec ma question sur la réforme réglementaire. Les projets pilotes sont bien rodés maintenant dans les provinces des Maritimes. Comment les appliquer à l'échelle du Canada? Il nous faut de la réglementation, ainsi que des investissements provinciaux et fédéraux.

M. Faisal Kazi: Il faudrait modifier la réglementation afin de permettre toutes sortes de transactions. Par exemple, de nos jours, les fournisseurs d'électricité ont un modèle selon lequel les revenus sont tirés des actifs. Plus on a d'actifs, plus cela se reflète dans la base tarifaire. À l'avenir, il faudra revoir la réglementation en profondeur, car nous aurons besoin de plateformes qui permettront à tout le monde d'acheter et de vendre de l'énergie, depuis son véhicule, par exemple. En ce moment, cependant, il y a un vide réglementaire. Il faudra autoriser de nouveaux modèles commerciaux qui, d'une part, réduiront le coût de l'électrification, élément essentiel, et d'autre part, qui encourageront les investissements du secteur privé, plutôt que seulement... Le secteur privé devrait investir dans les modèles commerciaux qui faciliteront réellement l'intégration des véhicules électriques.

M. Lloyd Longfield: Ressources naturelles Canada sera-t-il chargé de faire respecter le règlement fédéral?

M. Faisal Kazi: Je crois que ce sera le fruit d'un partenariat entre les divers organismes fédéraux et provinciaux. Nous devons nous réunir avec le secteur privé, voire même les universités, et examiner l'innovation présente au pays pour ensuite définir le cadre réglementaire.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Madame O'Connell, je suis navré d'avoir pris trop de temps. Je m'en excuse.

Le président: Mme O'Connell est toujours sur ma liste d'intervenants. Elle aura son tour.

Madame Pauzé, vous avez la parole.

[Français]

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Bonjour à tous.

Je remercie les témoins d'être avec nous.

Ma première question s'adresse à M. Charron, de LeadingAhead Energy.

Monsieur Charron, pensez-vous que l'État a un rôle à jouer dans la promotion des véhicules électriques?

Je pense à une espèce de campagne de sensibilisation destinée au grand public. Dans votre document, vous dites que les gens seraient plus à la merci des véhicules à essence parce que c'est ce qu'ils voient.

M. Maxime Charron: Vous faites allusion à la sensibilisation de la population au sujet des véhicules électriques, mais j'aimerais souligner que, ce que nous constatons, c'est qu'il y a beaucoup de désinformation sur les réseaux sociaux ou dans les campagnes publicitaires de certaines entreprises ou de certains groupes.

Ce qu'il faut vraiment faire, c'est informer non seulement les acheteurs ou les consommateurs de véhicules électriques, mais également les concessionnaires où il y a un gros roulement de vendeurs automobiles. Ces vendeurs ne sont pas toujours à l'affût de ce qui se passe sur le marché, et la technologie liée aux véhicules électriques change très rapidement et sur plusieurs plans: conception de nouveaux véhicules et de différents types de batteries, amélioration de la rapidité de recharge ou de la capacité à couvrir une certaine distance en hiver, par exemple.

Mme Monique Pauzé: Dans le document, vous dites que la plupart des gens regardent le prix indiqué et qu'ils ne tiennent pas compte de toutes les économies possibles. Alors, l'État peut certainement faire la promotion des véhicules électriques. C'est ce que je comprends.

Maintenant, je m'adresse à M. Cedric Smith, du Pembina Institute.

Monsieur Smith, vous avez dit plus tôt qu'il y a 4 500 bornes de recharge et 12 000 stations-service. Compte tenu du grand avantage que procure le fait d'avoir des sites de ravitaillement partout au Canada, les pétrolières ne devraient-elles pas être des partenaires dans ce virage et ne devraient-elles pas être tenues, par une réglementation appropriée, à procéder à l'installation de bornes de recharge rapide dans chaque point de service?

[Traduction]

M. Cedric Smith: Bien sûr. Nous appuyerons fortement une telle réglementation. Vous avez tout à fait raison de souligner l'importance des bornes de recharge en courant continu. Si elles étaient installées dans les stations-service, leur utilité et rapidité pour les véhicules électriques seraient comparables à celles offertes à une voiture à moteur à combustion interne traditionnelle.

• (1650)

[Français]

Mme Monique Pauzé: Pouvez-vous nous donner un aperçu des prévisions concernant la progression des émissions de gaz à effet de serre si l'on maintient le statu quo et si rien ne change?

[Traduction]

M. Cedric Smith: Les émissions de GES actuelles des transports se situent à environ 186 mégatonnes d'équivalent de CO₂ en 2018. Nous projetons un léger déclin jusqu'à 2030, en grande partie attribuable à l'incidence de la norme sur les émissions de GES des automobiles à passagers. Néanmoins, le volume demeurera important même jusqu'à 2030, ce qui indique qu'il nous reste encore du travail.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie beaucoup.

La semaine dernière, nous avons appris que, au Québec, la réglementation interdira la vente de véhicules à essence à partir de 2035, comme ce sera le cas en Californie. Quant à la Grande-Bretagne, ce sera plus tôt, soit en 2030. Dans d'autres pays européens, cette réglementation sera en vigueur à partir de 2025.

Pensez-vous que ce serait possible de transposer cette réglementation à l'ensemble du Canada?

[Traduction]

M. Cedric Smith: C'est possible, compte tenu de la sensibilisation et des connaissances accrues à l'égard du changement climatique et des investissements croissants au Canada et ailleurs au monde.

Le Pembina Institute a été étonné de voir que la Californie a l'intention d'interdire les véhicules à essence au moyen d'une réglementation musclée. Le mouvement prend de la vitesse. La Colombie-Britannique propose également une interdiction semblable des véhicules à carburant d'ici 2040.

Nous verrons une multiplication de telles mesures dans ces deux endroits et, espérons-le, ailleurs au Canada.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie.

Selon ce que je comprends, cela rejoindrait presque la teneur de ma prochaine question.

Selon vous, une production canadienne doit-elle être assortie d'un quota réglementé de cette production réservée pour le marché canadien?

[Traduction]

M. Cedric Smith: Si j'ai bien compris votre question, vous faites référence à un quota pour la fabrication de véhicules électriques au Canada qui seraient réservés au marché canadien. Je vous réponds que cela dépendrait de nos objectifs. Si notre objectif est de réduire tout simplement les GES au Canada, je proposerais de permettre tout simplement l'importation de tous les véhicules électriques au Canada, indépendamment de leur lieu de fabrication, avec un minimum d'obstacles pour les acheteurs canadiens.

Le président: Merci. Votre temps de parole est échu.

Madame Collins, vous avez la parole.

Mme Laurel Collins (Victoria, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma première question est destinée à M. Smith et à M. DiCaro. Nous savons que presque la moitié des Canadiens vivent d'un chèque de paie à l'autre. Bien souvent, ils peinent à payer les augmentations de loyer, du coût des services de garde et des prix des médicaments et d'autres produits de première nécessité. Nous avons appris récemment que le gouvernement ne fait pas le suivi du revenu des gens qui profitent des incitatifs. Et même avec les incitatifs du gouvernement, nous savons que le prix élevé de ces véhicules fait que de nombreux Canadiens ne peuvent pas les acheter.

J'ai une question à trois volets. J'aimerais savoir ce que vous penseriez d'un programme d'incitatifs axé sur les revenus qui offrirait des incitatifs aux gens à faible et à moyen revenu, d'un programme d'incitatifs de véhicules usagés, et d'un programme de mise à la ferraille national.

Je demanderais d'abord à M. Smith de répondre, et ensuite à M. DiCaro.

M. Cedric Smith: Il est toujours important de tenir compte de l'incidence de la pandémie et du fait que les Canadiens ont des difficultés en ce moment. Nous devons en tenir compte lorsque nous concevons nos politiques environnementales et veiller à ce que l'équité fasse partie de ces politiques dans la mesure du possible.

Nous avons remarqué que le programme iVZE prévoit un plafond du PDSF qui est très raisonnable. Un programme de rachat des véhicules usagés pourrait aider à rendre ces véhicules plus abordables pour le consommateur canadien moyen ou même pour celui qui normalement n'achète pas de véhicule neuf et aurait plutôt tendance à se procurer un véhicule usagé.

Notre institut n'a pas pris de position par rapport à un programme de mise à la ferraille pour l'instant. Nous constatons cependant qu'une bonne partie des politiques visant les véhicules électriques en place actuellement au Canada vise les ventes de nouveaux véhicules. Au fur et à mesure que les Canadiens se défont de leurs vieux véhicules comme d'habitude, nous voudrions qu'ils se procurent un VE. Un programme de mise à la ferraille serait probablement un peu plus ambitieux et viserait les voitures dont les Canadiens n'ont pas forcément décidé de se défaire.

• (1655)

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup, monsieur Smith.

Monsieur DiCaro, vous avez la parole.

M. Angelo DiCaro: Merci beaucoup.

Ce sont des idées intéressantes. Un des grands avantages de votre étude, c'est que nous pouvons développer certaines idées créatives.

Des incitatifs axés sur les revenus pour l'achat de véhicule pourraient être intéressants. Unifor n'a pas pris de position particulière là-dessus, mais l'idée est logique. Ces voitures coûtent plus cher et c'est la raison pour laquelle les incitatifs sont nécessaires, entre autres mesures, afin d'amener les gens à les acheter. Voilà un point important.

Un programme de mise à la ferraille mériterait d'être étudié. Je suis sûr que votre comité sait que les automobiles à moteur à combustion interne sont de plus en plus économes en raison des progrès techniques réalisés. D'autres pays ont utilisé de telles mesures pour non seulement donner un coup de main à l'industrie en période difficile, mais également pour réduire les émissions. On en a certainement parlé lors de la dernière crise économique, pas tellement ici, mais la proposition est bonne. L'incitatif visant les voitures usagées est également intéressant.

Ce sont de bonnes idées en général, et je suis sûr que nous en verrons d'autres.

Mme Laurel Collins: Merci, monsieur DiCaro.

J'ai une autre question pour vous, qui porte sur un autre sujet.

Le Canada accuse du retard quant à la fabrication des VE, et il semble que nous ne consacrons pas suffisamment d'efforts pour transformer l'industrie et saisir les belles possibilités qu'offrent les véhicules électriques au secteur. L'accord conclu récemment entre Unifor et Ford et Chrysler est une excellente nouvelle. C'est un grand pas dans la bonne direction. Des pays comme l'Allemagne, la France, l'Espagne et le Royaume-Uni ont investi des sommes considérables dans le cadre de leurs programmes de redressement post-pandémie. Nous n'avons pas observé le même type d'investissement ici.

Pensez-vous que le Canada accuse un retard à l'échelle mondiale au chapitre des véhicules à zéro émission? Pouvez-vous nous parler un peu plus du besoin d'une stratégie industrielle nationale coordonnée pour appuyer le secteur?

M. Angelo DiCaro: À mon avis, nous sommes à la croisée des chemins, qui est peut-être une mauvaise métaphore pour les véhicules, mais c'est certainement mon impression.

Il y a deux mois, on croyait que l'industrie de l'automobile canadienne risquait de mourir si nous n'obtenions pas quelque 300 milliards de dollars d'investissement des fabricants d'équipement d'origine. Les fournisseurs planifiaient des projets dans le monde, notamment en Chine et en Europe, alors que le Canada traînait derrière... Au cours des deux derniers mois, nous avons vu que l'industrie était encore en vie. Nous avons toujours une industrie, concurrentielle de surcroît. Les fabricants veulent construire les véhicules ici, et pour de bonnes raisons. J'étais plutôt pessimiste il y a deux mois avant de m'installer à la table de négociation, mais maintenant je suis beaucoup plus optimiste.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration, je ne vais pas m'attarder sur les deux derniers mois, car ce n'est plus important. Nous avons obtenu de bonnes nouvelles, mais à moins de mettre les politiques en œuvre... Malgré ce que d'autres laissent entendre, il ne suffit pas de mettre des consommateurs au volant des voitures électriques et penser que nous avons réglé le problème. Il aura seulement été à moitié réglé. Nous avons une belle industrie qui crée une richesse incroyable pour le pays et de très bons emplois. Si nous ne réunissons pas tous les éléments, à savoir la production, la chaîne d'approvisionnement et les incitatifs, nous aurons raté une magnifique occasion, et ce serait une tragédie.

Le président: Il ne vous reste que 10 secondes. Je pourrais vous les ajouter au prochain tour.

Mme Laurel Collins: Je poursuivrai à ce moment-là.

Merci beaucoup.

Le président: Nous passons justement au tour suivant en commençant par M. Jeneroux qui dispose de cinq minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Je vais adresser mes premières questions à Mme Goldberg et M. Charron concernant le coût des bornes de recharge résidentielles et commerciales.

Pouvez-vous nous indiquer quel est le coût moyen pour une résidence unifamiliale et un bâtiment commercial?

Mme Suzanne Goldberg: Pour une installation résidentielle, le coût moyen se situe entre 300 et 500 \$. Pour les édifices commerciaux et les tours d'habitation, il peut atteindre entre 5 000 et 7 000 \$. C'est seulement pour l'installation. Une borne de recharge pour une résidence unifamiliale peut coûter quelque 1 000 \$. Du côté commercial, on atteint environ 5 000 \$ par prise.

Les coûts d'installation peuvent varier en fonction de la complexité des lieux, et notamment par exemple de l'éloignement de la source d'alimentation électrique. Le coût individuel peut aussi diminuer lorsque plusieurs bornes de recharge sont installées en même temps.

• (1700)

M. Matt Jeneroux: Pour une résidence unifamiliale moyenne comme la mienne ici à Edmonton, le coût d'installation serait donc d'environ 1 000 \$.

Mme Suzanne Goldberg: Vous devriez payer entre 300 et 500 \$ pour l'installation, en plus de 1 000 \$ pour l'achat de la borne elle-même. Je parle ici des bornes de recharge intelligentes qui aident les services publics à mieux gérer le réseau en réduisant les coûts associés à cette charge additionnelle, surtout au niveau du distributeur local.

M. Matt Jeneroux: Y aurait-il en plus un montant qui s'ajouterait à ma facture mensuelle d'électricité?

Mme Suzanne Goldberg: Tout à fait.

Selon les estimations de Ressources naturelles Canada, il en coûte entre 2 et 3 ¢ le kilomètre pour alimenter un véhicule électrique.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Charron, diriez-vous que c'est à peu près cela?

M. Maxime Charron: En gros, oui, tout dépendant du type de... Si l'on considère une unifamiliale déjà équipée d'un panneau électrique procurant une puissance suffisante, on peut s'en tirer avec ce que l'on pourrait appeler une « borne non intelligente ». Le prix de ces bornes peut varier de 600 \$ jusqu'à 1 000 \$, alors que les bornes de recharge intelligentes dont parlait Mme Goldberg coûtent à elles seules entre 1 000 et 1 200 \$.

Si l'intensité électrique n'est pas suffisante, une mise à niveau du système peut être nécessaire. Il existe des dispositifs de contrôle de la charge électrique que l'on peut acheter pour environ 1 000 \$ supplémentaires afin d'éviter les coûts importants associés à une nouvelle installation électrique pour la résidence. Je parlais donc des maisons unifamiliales.

Les choses sont bien différentes dans le cas des condos et autres immeubles résidentiels. Si vous avez besoin d'une toute nouvelle installation électrique... Les gens commencent généralement par les places de stationnement pour visiteurs. On peut ainsi limiter les coûts à quelque 8 000 \$ pour deux bornes de recharge à double port. On ajoute à cela les frais d'installation qui peuvent varier en fonction de l'emplacement de la salle électrique dans l'immeuble.

Nous avons beaucoup parlé des automobilistes qui n'ont pas accès à un garage. À l'heure actuelle, 80 % des recharges sont effectuées à la maison. C'est la situation pour l'instant du fait que les premiers acquéreurs de véhicules zéro émission étaient des gens plutôt en moyen. Dans les villes comme Vancouver, Toronto ou Montréal, nous voyons bien des automobilistes qui doivent stationner dans la rue, notamment parce qu'ils vivent dans un vieil édifice où il serait trop coûteux d'effectuer les rénovations nécessaires. C'est dans ce contexte qu'il est crucial de donner accès à des bornes publiques de recharge rapide ou de niveau deux.

M. Matt Jeneroux: Excellent.

J'essaie de jongler avec tous ces chiffres à mesure que vous nous les fournissez, et j'aimerais vous demander si vous auriez tous les deux l'obligeance de transmettre ultérieurement au Comité un résu-

mé pouvant nous donner un aperçu des coûts moyens pour une famille.

Dans un autre ordre d'idées, et j'espère que M. Smith pourra m'aider à y voir plus clair, je m'efforce de déterminer à qui profiteront en fait les incitatifs qui sont offerts.

J'espère qu'ils vont bénéficier à la famille moyenne de mon voisinage qui a besoin d'un coup de main pour acquérir un véhicule éco-énergétique. Si l'on en croit cependant les documents que nous avons reçus aujourd'hui, la majorité — et je dirais même la grande majorité — des fonds vont aux acquéreurs du Tesla Model 3, plutôt qu'à ceux qui achètent un véhicule familial se rapprochant davantage de la moyenne. Et quand je parle d'une grande majorité, c'est une part de 70 000 \$ par rapport à 30 000 \$ pour cet incitatif.

J'aimerais que vous puissiez nous aider à mieux comprendre comment nous pourrions faciliter les choses à cette famille moyenne de ma circonscription en injectant davantage de fonds dans le programme d'incitatifs.

M. Cedric Smith: Certainement. Merci beaucoup pour la question.

Je noterais tout d'abord que des maximums sont fixés, tout au moins dans le cadre du programme d'ISDE, quant au prix de détail suggéré par le manufacturier. Ces plafonds se situent généralement entre 45 000 et 55 000 \$ par véhicule. Nous dirions que cela est assez comparable au prix payé pour un véhicule utilitaire de moyenne taille vendu au Canada en 2019, soit un peu plus de 40 000 \$.

Le président: Nous avons dépassé de 15 secondes le temps prévu. C'est un élément d'information très intéressant, et peut-être pourrez-vous nous en dire davantage à ce sujet tout à l'heure.

Nous passons à M. Saini, pour les cinq prochaines minutes.

• (1705)

M. Raj Saini (Kitchener-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous de participer à notre séance de cet après-midi. Nous avons eu droit à d'excellents échanges jusqu'à maintenant.

Ma première question est pour Mme Goldberg.

Nous avons parlé des bornes de recharge et des infrastructures nécessaires. Les études nous révèlent notamment que la plupart des gens rechargent la batterie de leur véhicule pendant la nuit quand ils sont à la maison.

Quelle méthode pourrait selon vous être utilisée pour ceux qui ne sont pas propriétaires d'une maison et vivent dans un complexe résidentiel ou sont locataires d'un autre type de logement? Quels genres d'incitatifs pourrait-on leur offrir pour les amener à envisager l'achat d'un véhicule zéro émission?

Mme Suzanne Goldberg: Merci pour la question. Il est vrai qu'il est absolument essentiel d'avoir accès à un dispositif de recharge fiable et que c'est à la maison que cela se fait la plupart du temps.

En l'absence d'un dispositif fiable à son lieu de résidence — ce qui est plus difficile, comme vous l'indiquiez, si vous habitez dans un complexe résidentiel ou un édifice plus ancien —, il y a différents mécanismes que l'on peut mettre à contribution. On peut notamment songer à actualiser le code du bâtiment de telle sorte que les infrastructures électriques de base nécessaires doivent être installées dans toute nouvelle habitation multifamiliale qui est construite. Par ailleurs, les études ont démontré que le lieu de travail constitue une solution de recharge vraiment importante à la recharge à domicile. Il faut donc encourager les employeurs à installer des bornes et veiller là aussi à ce que le code du bâtiment prévoit la mise en place des infrastructures électriques requises, en particulier pour les nouvelles constructions.

En troisième lieu, il convient de collaborer avec les municipalités pour donner accès à des bornes dans des quartiers où l'on sait que peu de gens pourront faire la recharge à la maison. Il est question ici de stations de recharge rapide et de niveau 2 où l'on peut laisser son véhicule pour la nuit. Il faut également regarder du côté des écoles et des différents centres à vocation communautaire où les installations de recharge peuvent être moins utilisées en soirée et accessibles pendant la nuit.

M. Raj Saini: C'est le secteur privé qui gère une grande partie de ces infrastructures de recharge, et il existe différents types de connecteurs qui font que les bornes ne peuvent être utilisées qu'avec certains véhicules. Y aurait-il une façon de normaliser le tout pour faciliter les choses? Si vous devez vous déplacer et vous tombez sur une station de recharge qui n'est pas compatible avec votre véhicule, vous ne serez guère plus avancé.

Serait-il possible d'assurer une plus grande normalisation à ce chapitre?

Mme Suzanne Goldberg: Il existe une norme unique pour les recharges de niveau 2. Tous les véhicules peuvent utiliser ces bornes et il y a un adaptateur pour les Tesla. Pour ce qui est des bornes de recharge rapide, il y a effectivement trois normes principales. Il y en a une qui est exclusive à Tesla et les deux autres sont utilisées par différents fabricants d'automobiles. Généralement, nos bornes de recharge sont dotées des deux types de prises. Il importe que les programmes de financement gouvernementaux prévoient et continuent de prévoir des exigences quant à l'accès à ces deux types de prises. Dans un monde idéal, il serait formidable que nous puissions tous nous entendre pour l'application d'une norme unique, mais nous devons pour l'instant composer avec les deux qui existent. Je répète qu'il est primordial que les deux types de prises soient accessibles dans toutes les stations de recharge rapide financées à même les deniers publics.

M. Raj Saini: Merci pour ces précisions.

Monsieur Smith, je voulais vous poser une question au sujet des normes relatives aux véhicules zéro émission étant donné que M. DiCaro a abordé brièvement cet aspect dans l'une de ses réponses. Je regarde ce qui se passe actuellement en Chine où des investissements de 300 milliards de dollars ont été consentis par une dizaine d'entreprises avec l'obligation... Je ne devrais pas parler d'obligation, mais disons une norme à respecter pour que les véhicules sans émission comptent pour une certaine proportion de ceux qui sont construits. C'est une avenue qu'envisage également l'Union européenne. Ce n'est pas devenu une obligation, mais on essaie de voir comment on peut inciter les constructeurs automobiles à le faire.

Pensez-vous que nous devrions considérer la mise en place d'une norme semblable au Canada?

M. Cedric Smith: Absolument. C'est l'une des principales recommandations formulées par l'Institut Pembina en vue d'augmenter le nombre de véhicules zéro émission sur nos routes.

Nos travaux nous ont notamment révélé que le Canada a un très grave problème d'approvisionnement pour ce qui est des véhicules zéro émission. Environ le tiers seulement des concessionnaires automobiles au pays offraient au moins un véhicule électrique rechargeable. À l'extérieur des trois grandes provinces, soit le Québec, la Colombie-Britannique et l'Ontario, ce ratio baisse à un sur cinq. Nous considérons donc qu'une norme sur la construction de véhicules zéro émission pourrait être utile du point de vue de l'approvisionnement.

Nous avons noté une statistique particulièrement intéressante au Québec où le nombre de modèles en vente est passé de 66 % à 92 % de ce qui est disponible en Californie.

M. Raj Saini: Monsieur Kazi, pourriez-vous répondre par un oui ou un non à la question suivante?

J'ai lu certains articles sur des essais qui sont menés relativement à la recharge par induction en Corée du Sud ou en Israël. Dans quelle mesure croyez-vous possible de mettre en place un tel système?

• (1710)

M. Faisal Kazi: C'est tout à fait envisageable. Nous pouvons voir également que cela pourra se faire aussi avec les appareils mobiles, mais il y a encore du travail de recherche et développement à faire.

Le président: C'est excellent. Merci.

[Français]

Madame Pauzé, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie.

Mes questions s'adressent à M. DiCaro.

Monsieur DiCaro, tout comme moi, vous venez du monde syndical. Nous parlons donc beaucoup. Toutefois, je dispose d'un temps de parole de deux minutes et demie seulement et j'ai plusieurs questions à vous poser. Je vous demanderais donc de répondre le plus directement possible.

Dans votre document, vous parlez de synchronisation des mesures ainsi que de stratégies cohérentes et efficaces. Selon vous, quel rôle pourrait jouer le développement d'une stratégie industrielle collaborative à tous les niveaux entre le Québec et les autres provinces, compte tenu du savoir-faire et de l'expérience déjà acquis au Québec?

[Traduction]

M. Angelo DiCaro: Vous m'avez fait bien rire avec votre commentaire. Vous avez tout à fait raison de dire que nous, syndicalistes, parlons beaucoup.

Lorsque l'on considère le portrait d'ensemble de l'industrie automobile au Canada, les gens semblent s'imaginer que l'activité se limite à la portion sud de l'Ontario et à ce qui se passe dans le corridor entre Windsor et Oshawa. Ce n'est pourtant pas le cas. Il y a 10 ans à peine, nous construisions des automobiles à Sainte-Thérèse, au Québec. Il y a eu pendant longtemps des usines d'assemblage sur le sol québécois. On y trouve encore des fabricants de pièces d'automobiles. J'ai assisté à de nombreuses présentations de groupes du Québec qui entrevoient déjà une chaîne d'approvisionnement allant de l'extraction du lithium dans la partie nord de la province jusqu'à la construction automobile, en passant par la conception de batteries. Je dirais même que cette province est en avance sur les autres dans ce processus de réflexion. Alors, une stratégie vraiment globale intégrant à la fois l'aspect production et l'aspect approvisionnement...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je suis désolée de vous interrompre, monsieur DiCaro.

[Traduction]

Le président: Je vous prie de m'excuser, monsieur DiCaro, mais Mme Pauzé essaie de poursuivre avec une autre question.

[Français]

Mme Monique Pauzé: J'ai effectivement une autre question.

Selon ce que je comprends, vous êtes d'accord sur une stratégie industrielle collaborative. Vous dites aussi que les retombées sont presque incalculables pour ce qui est de la création d'emplois ainsi que de l'économie. J'ajouterais à cela les retombées pour l'environnement.

Ne pensez-vous pas que, grâce à une législation fédérale, le marché canadien serait mieux placé pour répondre à la demande de véhicules zéro émission?

Quel serait l'effet d'un tel mandat sur vos membres?

[Traduction]

Le président: Veuillez s'il vous plaît répondre très brièvement.

M. Angelo DiCaro: Je suppose que le gouvernement pourrait certes tirer un avantage d'une intervention dans ce dossier. Je ne pourrais pas en chiffrer l'impact futur sur les activités d'assemblage, mais je peux assurément vous dire que cela montrerait bien à quel point une collaboration entre tous les ordres de gouvernement pourrait être bénéfique. Je pense qu'il serait malheureux que le gouvernement fédéral ne soit pas à la hauteur dans ce dossier.

Le président: Merci.

Madame Collins.

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup, monsieur le président.

Un peu dans le même sens, je me demande quels sont les obstacles qui se dressent et les possibilités qui s'offrent quant à la production d'un plus grand nombre de véhicules au Canada. Comment pouvons-nous nous assurer de satisfaire à la demande de véhicules électriques? Par ailleurs, quelles mesures de recyclage et de soutien du revenu faudrait-il offrir aux travailleurs canadiens de l'automobile pour assurer une transition harmonieuse vers un avenir à émissions nulles?

Je veux d'abord entendre M. DiCaro, puis M. Smith, s'il a quelque chose à ajouter.

M. Angelo DiCaro: Merci pour la question.

Je peux vous dire que nous passons beaucoup de temps à essayer de faire des prévisions à ce sujet. Dans le contexte d'une telle transition, c'est le secteur du groupe motopropulseur qui risque d'être le maillon le plus vulnérable de la chaîne d'approvisionnement dans notre industrie. Les moteurs et les transmissions vont en effet connaître d'importants changements.

Même les prévisions de ventes de véhicules électriques à l'échelle planétaire continuent d'indiquer que la moitié du marché sera occupé par des véhicules équipés d'un moteur à combustion interne. Tout porte à croire par ailleurs que les objectifs quant au nombre de véhicules zéro émission n'incluent pas notamment les camions à usage commercial. Nous devons en tenir compte, car le Canada produit des pièces autant pour les camions que pour les automobiles. C'est donc une situation que nous devons suivre de près.

En prévision de notre prochaine série de négociations, nous devrions aussi voir combien de temps il faudra pour effectuer la transition dans les usines, comme cela se fera à Oakville. S'il faut compter de 16 mois à deux ans pour renouveler l'équipement de cette usine, je peux vous assurer que nous allons poser des questions quant aux programmes de soutien du revenu et de recyclage prévus pour les travailleurs en question avant que l'on puisse reprendre la construction de véhicules.

C'est absolument primordial. Selon moi, le processus de négociation collective nous offre la possibilité d'explorer ces enjeux. Il faudra certes analyser de plus près dans ce contexte notre régime d'assurance-emploi et nos systèmes de formation.

• (1715)

Le président: Monsieur Smith, veuillez répondre brièvement.

M. Cedric Smith: Certainement.

Je n'ai que quelques brèves précisions à ajouter aux excellentes observations que nous venons d'entendre. L'Institut Pembina a mené des consultations auprès d'intervenants du secteur automobile qui sont touchés par cette transformation. Il faut notamment constater que le secteur de l'automobile au Canada est déjà en déclin, si bien que cette réflexion au sujet du recyclage des travailleurs et d'une transition harmonieuse doit se faire de toute manière.

Nous avons ainsi pu faire un constat intéressant. Bon nombre des intervenants consultés dans les collectivités touchées se sont montrés très enthousiastes à la perspective de devoir se recycler en prévision d'un avenir s'articulant autour des véhicules électriques.

Le président: Merci.

Mme Laurel Collins: Pourrais-je vous demander à tous les deux, MM. Smith et DiCaro, de transmettre par écrit à notre comité tout complément d'information que vous pourriez avoir concernant une transition harmonieuse pour les travailleurs de l'automobile?

Le président: Merci.

Nous passons à Mme Block pour une période de cinq minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ravie de pouvoir être des vôtres aujourd'hui.

Je vais adresser ma première question à Mme Goldberg.

Une recherche rapide permet de recenser une vingtaine de bornes de recharge en Saskatchewan, mais la majorité d'entre elles sont situées dans les centres urbains de ma province. Nous savons que les véhicules électriques sont extrêmement utiles pour les déplacements à l'intérieur d'une ville, mais les longs temps de recharge et le manque d'infrastructures font en sorte qu'ils sont à peu près inutilisables en milieu rural ou agricole.

Je ne sais pas s'il est possible pour votre industrie ou vous-même à ChargePoint de nous donner une idée du moment où cette situation pourrait s'améliorer.

Mme Suzanne Goldberg: Merci.

Nous constatons déjà que les véhicules électriques sont désormais dotés de batteries plus grosses ayant une plus longue portée. Il y en a un certain nombre sur le marché qui peuvent rouler plus de 500 kilomètres. Il va être essentiel d'offrir un meilleur accès à des installations de recharge dans ces secteurs où il y a de plus longues distances à parcourir. Il est vraiment important de s'assurer que nous avons les infrastructures nécessaires dans nos régions rurales et éloignées comme dans le nord du pays, de telle sorte que les Canadiens puissent conduire leur véhicule électrique d'un océan à l'autre et partout dans leur province.

Nous considérons que le programme actuellement mis en place par Ressources naturelles Canada aura un rôle de premier plan à jouer en mettant vraiment l'accent sur des régions comme la vôtre pour déterminer si les mesures prévues fonctionnent ou si des ajustements sont requis de telle sorte qu'un large éventail d'entités investissent dans les infrastructures de recharge dans ces régions pour que toutes les localités canadiennes soient reliées les unes aux autres.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup. Je vous remercie de votre bon travail.

Je voulais laisser M. Smith finir la conversation qu'il avait avec mon collègue, M. Jeneroux, et terminer la réponse qu'il était en train de lui donner sur les incitatifs financiers créés pour la Tesla Model 3, en particulier.

M. Cedric Smith: Oui, merci.

Si j'ai bien compris la question, M. Jeneroux disait que beaucoup d'acheteurs de véhicules électriques choisissent la Tesla Model 3, qui se situe dans le segment de luxe ou haut de gamme du marché du véhicule électrique. Il demandait comment une bonification du programme iVZE améliorerait l'égalité.

Mon argument, c'est que pour ce programme en particulier, à tout le moins, le programme d'incitatifs fédéral, le plafond se situe entre 45 000 et 55 000 \$ par véhicule, donc s'il y avait un incitatif à l'achat de la Tesla Model 3 grâce à ce programme, il faudrait que la Tesla Model 3 coûte moins de 55 000 \$.

Je souligne aussi que selon les données à notre disposition, le véhicule léger moyen vendu au Canada en 2019 a coûté environ 41 000 \$, soit un peu moins que le prix maximal établi pour les véhicules électriques dans le cadre de ce programme, mais comme leur coût diminue, nous sommes certains que ce programme, à tout le moins, n'aura pas vraiment d'effets néfastes sur l'égalité.

Mme Kelly Block: Je vous remercie. Je suis certaine que cela inspirera d'autres questions à M. Jeneroux.

Ma dernière question, je présume, parce que le temps file — nos cinq minutes ont tendance à passer vite — s'adresserait à M. Bateman.

Le principal argument de vente pour beaucoup de véhicules électriques, c'est la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous l'avons entendu aujourd'hui. Comment les consommateurs peuvent-ils être certains que ces émissions de gaz à effet de serre ne sont pas tout simplement camouflées dans la production d'électricité?

Je pense que les questions de M. Longfield étaient assez similaires. Je pense à l'exemple de la Chine, où le nombre de centrales électriques au charbon a explosé. Si la Chine effectue un virage massif vers les véhicules électriques, l'électricité utilisée produira en fait plus de gaz à effet de serre. Pouvez-vous nous en parler?

• (1720)

M. Patrick Bateman: Absolument. Je vous remercie de cette question, madame Block. Je serai très bref.

Il y a deux aspects fondamentaux à cela. Premièrement, il y a la source d'électricité. Au Canada, pour atteindre nos cibles de l'Accord de Paris, je m'attends à ce que nos émissions doivent diminuer d'environ 80 à 85 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005. On peut vraiment dire, toutefois, que nous bénéficions de sources d'électricité propres.

Pour ce qui est des émissions intégrées dans ces véhicules, il y a de plus en plus d'études qui montrent que les émissions à l'échelle du cycle de vie demeurent inférieures lorsque ces véhicules sont utilisés au Canada et qu'ils consomment de l'électricité canadienne, malgré les émissions produites en Chine.

Le président: Merci. Vous terminez à cinq minutes pile, bien vu.

Monsieur Baker aura maintenant cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Yvan Baker (Etobicoke-Centre, Lib.): Je céderai mon temps à Mme O'Connell.

Le président: Madame O'Connell, vous avez la parole.

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Merci.

Je vous remercie, monsieur Baker, de me donner du temps de parole ici.

Monsieur Kazi, mes questions s'adressent à vous. Je ne suis que de passage à ce comité. Je siège normalement au comité de la sécurité nationale et du renseignement, donc j'ai tendu l'oreille quand vous avez mentionné la cybersécurité. Nous menons actuellement une étude sur la cybersécurité, donc c'est un élément intéressant parce qu'il va changer complètement la façon dont les véhicules sont fabriqués.

Ma première question est la suivante: à quel point estimez-vous les fabricants bien préparés pour gérer les questions de cybersécurité? Croyez-vous qu'ils y investissent suffisamment d'expertise? Les nouvelles technologies évoluent. On voit souvent de petites entreprises en démarrage travailler en partenariat avec de grandes entreprises, sans nécessairement avoir toute l'expertise ou les moyens financiers nécessaires pour faire ce genre d'investissements.

Pouvez-vous nous présenter un peu plus l'état de la situation dans l'industrie ou l'orientation qu'elle devrait prendre?

M. Faisal Kazi: Je vous remercie infiniment de cette question.

Je pense que c'est véritablement problématique, parce que la cybersécurité n'est pas statique. Elle évolue constamment, donc même si un acteur est prêt aujourd'hui, il ne le sera pas pour autant demain.

De fait, il y a beaucoup à faire à cet égard, et je pense que nous avons besoin de mécanismes et de normes pour assurer la cybersécurité. Quelques-unes des plus grandes sociétés du monde, comme Cisco ou Airbus, ont établi une charte de confiance, soit une forme d'autoréglementation à laquelle elles se soumettent, mais qu'elles imposent aussi à leurs fournisseurs, qui doivent respecter certaines normes, ce qui peut nous donner certaines garanties. Je pense que nous aurions besoin de ce genre de charte pour les véhicules électriques, parce que ce n'est pas qu'une question de recharge. Il y a aussi toutes les transactions commerciales, donc c'est nécessaire.

Au Canada, je peux vous dire que chez Siemens, nous venons d'ouvrir un centre de cyberdéfense au Canada atlantique, en collaboration avec beaucoup d'autres entreprises et le gouvernement du Canada, avec l'appui du gouvernement du Canada. Ce centre offre des services gérés et sera constamment en train de scruter à la loupe les différents systèmes.

Il y a deux angles d'approche. Le premier consiste à faire toutes les vérifications de cybersécurité inhérentes au matériel, et je pense qu'il y a beaucoup à faire à cet égard. Le deuxième consiste à analyser le système au complet depuis un centre de cyberdéfense pour veiller à ce qu'il n'y ait aucune action malveillante.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Croyez-vous que le secteur privé, dans votre domaine, saisit pleinement la nature des menaces à la cybersécurité en tout temps, ici ou dans le monde?

M. Faisal Kazi: Je pense que la réponse serait... Je dirais non. En fait, les gens les connaissent, mais pas à 100 %. Personne ne peut garantir que nous en sommes certains à 100 %. Nous avons une bonne idée d'environ 80 ou 90 % des menaces, mais comme on le dit toujours en matière de cybersécurité, on est toujours aussi forts que son maillon le plus faible.

Il y a encore place à l'amélioration, mais nous savons, à observer différents secteurs de l'industrie, comme ceux de la production d'électricité ou des réseaux intelligents, qu'on peut sécuriser à la fois la chaîne d'approvisionnement et le système lui-même. C'est possible, mais il faut y mettre les efforts, parce que les systèmes sont conçus... Nous avons discuté de l'interopérabilité des différents systèmes. Il n'y a pas de normes pour l'instant, elles restent à définir. Je pense que ce serait l'occasion d'accroître la cybersécurité.

• (1725)

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Croyez-vous que cela devrait être entré dans les dépenses permanentes en matière de recherche et de développement? Y aurait-il lieu, au moins, que le gouvernement aide le secteur privé ou qu'il lui offre des programmes pour l'inviter à investir dans ce genre de choses? Quel genre de mesures devrait-il prendre? En fin de compte, c'est tout à l'avantage du Canada, sur le plan de la cybersécurité, que les véhicules, les bornes de recharge et essentiellement tous les accessoires ou toutes les industries secondaires soient protégés. Y a-t-il des discussions en vue d'un partenariat avec le gouvernement à ce sujet?

Le président: Répondez brièvement à la question, s'il vous plaît.

M. Faisal Kazi: Je dis toujours qu'il faut voir de façon très holistique l'installation à grande échelle de bornes électriques. Nous avons des discussions avec le gouvernement. Le gouvernement est favorable à cela, mais il reste encore beaucoup à faire pour assurer la sécurité.

Le président: Merci beaucoup.

Mme Jennifer O'Connell: Merci. Je vous remercie de m'avoir donné du temps, monsieur Baker.

Le président: Nous arrivons à l'heure où la réunion doit se terminer.

Premièrement, je dois demander aux témoins s'ils peuvent rester un peu plus longtemps parmi nous, mais souhaitez-vous que nous continuions un peu? Très bien, que penseriez-vous de faire un autre tour de questions?

Les témoins pourraient-ils rester encore pour un tour? Nous terminerions vers 17 h 50.

M. Faisal Kazi: Oui, je peux rester.

Le président: Les autres?

M. Maxime Charron: Oui. C'est bon pour moi.

Le président: Très bien.

Dites « non » si vous ne le pouvez pas, et nous procéderons par élimination. Je n'entends aucun « non ». Continuons.

Pour le troisième tour, j'accorderai cinq minutes à M. Albas.

M. Dan Albas: Merci encore, monsieur le président. Je remercie encore une fois nos témoins.

Je m'adresserai d'abord à vous, madame Goldberg. Tout le monde sait que le marché nord-américain est très intégré, qu'il y a une grande intégration entre le Mexique, le Canada et les États-Unis pour ce qui est des véhicules que nous conduisons, mais évidemment, nous importons aussi plusieurs types de véhicules.

Quel genre d'harmonisation devrait-il y avoir en matière de normes pour favoriser l'adoption des véhicules électriques? Qu'en pensez-vous?

Mme Suzanne Goldberg: En ce qui concerne la recharge des véhicules électriques, et plus particulièrement la réglementation des mesures utilisées pour établir une tarification fondée sur la consommation d'énergie, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, Mesures Canada a entamé un processus afin de permettre ce genre de tarification grâce à deux choses: l'homologation des compteurs utilisés à l'intérieur des bornes et l'imposition d'exigences réglementaires aux propriétaires de bornes.

Pour ce qui est des critères techniques d'homologation des bornes, il existe un précédent aux États-Unis. En effet, une agence fédérale, qui n'est pas un organisme de réglementation, a établi des lignes directrices sur les spécifications techniques. La Californie a été le premier État à les adopter. Comme fabricants automobiles, nous évoluons habituellement dans un marché nord-américain, comme vous l'avez expliqué, si bien que nous privilégions le plus possible l'harmonisation, donc nous vous invitons à examiner le modèle des États-Unis pour déterminer comment nous pourrions l'intégrer à la réglementation canadienne sur les appareils de mesure utilisés dans les bornes de recharge.

M. Dan Albas: Je sais qu'il y a, à l'origine, un comité composé de représentants américains et canadiens qui se sont concertés pour essayer d'harmoniser nos réglementations, étant donné que nous fabriquons souvent ces véhicules haut de gamme, mais que nous les exportons ensuite vers les États-Unis ou d'autres pays.

Pourriez-vous nous parler un peu plus de la question des poids et mesures?

Mme Suzanne Goldberg: Premièrement, comme mes collègues de l'Association canadienne de l'électricité l'ont mentionné lors d'une séance précédente, les bornes de recharge n'ont pas été prises en compte au moment de la rédaction de la Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz. Il y a tout un volet technique à prendre en considération, puisqu'il faut préciser comment les compteurs seront certifiés. Le fait qu'ils soient certifiés par Mesures Canada nous permettra de les utiliser pour établir une tarification fondée sur la consommation d'énergie et d'accroître la transparence, pour que les conducteurs voient combien ils sont facturés en fonction de leur utilisation et pour que les exploitants de bornes comprennent leurs coûts.

• (1730)

M. Dan Albas: À l'heure actuelle, à quoi le consommateur moyen n'a-t-il pas accès? En quoi le système actuel est-il déficient pour cela?

Mme Suzanne Goldberg: À l'heure actuelle, les exploitants de bornes de recharge ne peuvent facturer la consommation qu'à la minute, mais comme les véhicules ne stockent pas tous la même quantité d'électricité à la même vitesse, on se retrouve en situation d'interfinancement, essentiellement. Deux véhicules peuvent être branchés à une borne dont la puissance est la même, mais au bout de 30 minutes, le véhicule dont la pile est la plus puissante aura stocké plus d'énergie. Si les deux véhicules sont soumis à la tarification à la minute, il y a interfinancement, essentiellement, et l'exploitant de la borne n'aura pas vraiment d'idée juste des coûts à absorber parce qu'il n'aura qu'un tarif fixe par minute.

M. Dan Albas: Je vous remercie de cette explication.

Veillez continuer. Avant que je ne vous amène à parler des consommateurs, vous alliez prendre une autre tangente.

Mme Suzanne Goldberg: Je soulignais seulement qu'au-delà de l'aspect technique, il y a l'aspect réglementaire de la Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz, qui impose des obligations qui se tiennent pour les bornes publiques ou résidentielles unidirectionnelles, mais il y a maintenant de petites pizzerias ou épiceries locales qui ont des bornes de recharge. Nous devons veiller à ce que les obligations prescrites par la loi et le règlement protègent les consommateurs avant tout, mais aussi à ce qu'elles tiennent compte de la réalité des propriétaires de bornes et ne créent pas de nouveaux obstacles aux investissements essentiels dont nous avons besoin en infrastructure de recharge pour atteindre nos objectifs.

M. Dan Albas: C'est une question très intéressante, parce qu'il y a différents acteurs dans ce secteur. C'est Mme Pauzé qui a dit un peu plus tôt qu'il devrait peut-être y avoir un règlement sur les stations-service. Est-ce vraiment une chose que nous devons envisager ou devrions-nous plutôt être un peu plus ouverts aux autres réponses du libre marché?

Mme Suzanne Goldberg: Je pense qu'il faut un mélange des deux. Nous sommes devant un nouveau paradigme. Les gens ne se rendent plus à un endroit précis pour faire le plein. Ils font le plein là où ils se stationnent. Les stations-service situées le long des autoroutes ont cette infrastructure. Nous devons cependant aussi tenir

compte des milieux urbains, des milieux résidentiels et des milieux de travail, où les gens s'arrêtent le plus longtemps. C'est un mélange entre la recharge rapide et la recharge lente. Si une voiture reste stationnée devant la maison ou le bureau pendant huit ou quatre heures, une borne de niveau deux suffit. Nous avons besoin d'un peu de tout, il faut tenir compte de tous les mécanismes pour que l'infrastructure requise soit en place partout.

Le président: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Schiefke.

[Français]

M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos invités d'avoir pris le temps d'être avec nous aujourd'hui.

Pas plus tard que le 2 novembre, les gouvernements du Canada et du Québec ont annoncé une aide de près de 3,6 millions de dollars pour Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents du Québec, destinée à l'innovation dans le secteur minier.

Ces fonds soutiendront la conception et le développement d'un système de propulsion électrique pour un camion minier de 40 tonnes, d'une solution de batterie et d'une infrastructure de recharge rapide adaptées aux opérations minières. Le projet pourrait éviter l'émission de plus de 220 tonnes de gaz à effet de serre par année.

Les témoins pourraient-ils expliquer en détail le rôle que le secteur des véhicules lourds pourrait jouer dans la réduction des gaz à effet de serre par la voie de l'électrification?

Le président: À qui posez-vous la question?

M. Peter Schiefke: Je la pose au représentant du Pembina Institute.

Le président: Monsieur Smith, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Cedric Smith: Pour vous mettre un peu en contexte, le Pembina Institute représente une coalition nationale d'entreprises qui cherchent à accélérer l'adoption de solutions à faibles émissions de carbone pour le camionnage, particulièrement de solutions du dernier kilomètre. C'est un marché un peu plus naissant que celui de la voiture électrique. Il y a des obstacles à l'électrification des camions qui ne se posent pas pour les voitures électriques, ou beaucoup moins.

D'abord, les ventes sont beaucoup plus modestes. À l'échelle mondiale, environ 3 000 véhicules électriques moyens ou lourds étaient vendus chaque année jusqu'en 2013, puis les ventes ont atteint leur sommet en 2016, à environ 200 000. Au Canada et aux États-Unis, ce marché est particulièrement naissant. Seules 600 unités environ ont été vendues en 2019, et ce, en très grande majorité aux États-Unis.

Au Canada, encore une fois, on observe surtout quelques projets émergents ou des projets pilotes. Il y a le projet AZETEC, un projet de camionnage entre Calgary et Edmonton, mais il n'en est encore qu'à ses tout débuts en ce moment. En même temps, il y a de bonnes raisons d'être optimistes.

• (1735)

M. Peter Schiefke: Ma prochaine question porte sur les véhicules à l'hydrogène. Il est évident que l'électrification des véhicules au Canada est un pas important vers la réduction des émissions de GES. La semaine dernière, notre gouvernement a déposé le projet de loi sur la responsabilité en matière de carboneutralité, qui vise à paver la voie à la carboneutralité au Canada d'ici 2050. Nous savons que l'électrification des transports jouera un rôle de premier plan pour nous permettre d'y arriver, évidemment. Dans cette optique, on voit aussi un certain engouement pour les véhicules à pile à l'hydrogène.

Je demande encore au représentant du Pembina Institute comment nous pouvons favoriser l'achat de véhicules à l'hydrogène et où trouver l'équilibre entre ces incitatifs et notre volonté de favoriser l'utilisation des véhicules électriques.

M. Cedric Smith: C'est une excellente question, fascinante.

Le Pembina Institute considère les véhicules électriques à pile à l'hydrogène comme des véhicules électriques, en général. On estime habituellement que les véhicules zéro émission sont les véhicules à l'hydrogène, les véhicules électriques à pile ou les véhicules électriques hybrides rechargeables. Si l'on regarde, par exemple, le programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, on voit qu'il offre des incitatifs aux projets d'infrastructure pour les véhicules à l'hydrogène. De même, je crois bien que le programme iVZE s'applique à tous les types de véhicules zéro émission.

Ce que nous aimerions beaucoup, c'est qu'il y ait des incitatifs ciblés pour les camions lourds. Nous aimerions voir mis en place un programme national qui ressemblerait au programme financé d'incitatifs pour les véhicules à usage particulier qui existe en Colombie-Britannique.

En même temps, nous sommes conscients que les prix de ces véhicules sont très élevés, donc il pourrait également y avoir des programmes d'incitatifs non financiers. Il existe beaucoup de programmes d'immatriculation pour les véhicules écologiques, au Canada, qui excluent les véhicules commerciaux, de manière explicite ou implicite. Nous serions ravis que ces véhicules y soient admissibles, dans la mesure du possible. On pourrait établir des zones à faibles émissions. Il pourrait aussi y avoir un marquage des routes dans les municipalités pour favoriser l'utilisation de véhicules zéro émission. C'est un tout nouveau domaine très emballant, et il y a beaucoup de recherches qui se font dans ce domaine.

[Français]

Le président: Nous revenons à vous, madame Pauzé.

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie.

Je remercie tous les témoins d'avoir accepté de rester un peu plus longtemps.

Pour les deux minutes et demie qu'il me reste, je vais faire les choses un peu différemment. Je vais effectuer une espèce de petit sondage auprès de vous.

Vous avez tous évoqué, verbalement ou par écrit, vos positions quant à l'importance de la Norme sur les combustibles propres, à la réglementation nécessaire des cibles de ventes à imposer aux constructeurs, au maintien des incitatifs financiers provinciaux et fédéraux ainsi qu'aux infrastructures de recharge.

Je vous poserai une seule question. Je vais vous nommer un par un, si vous le permettez, pour que vous puissiez rapidement y répondre par oui ou non.

Considérez-vous qu'un mandat fédéral concernant les véhicules zéro émission serait la prochaine étape à franchir pour assurer l'efficacité de la transition dans le secteur?

[Traduction]

Le président: Nous commencerons par Mme Goldberg.

Mme Suzanne Goldberg: Juste pour clarifier, s'agit-il de la réglementation sur les émissions des véhicules?

[Français]

Mme Monique Pauzé: Oui, je parlais d'une législation.

[Traduction]

Mme Suzanne Goldberg: Oui, je suis d'accord.

[Français]

Le président: Monsieur Charron.

M. Maxime Charron: Oui.

[Traduction]

Le président: Monsieur Kazi.

M. Faisal Kazi: Je suis d'accord.

Le président: Monsieur Smith.

M. Cedric Smith: Je suis d'accord.

Le président: Monsieur DiCaro.

M. Angelo DiCaro: Oui.

Le président: Monsieur Bateman.

[Français]

M. Patrick Bateman: Oui, moi aussi.

Mme Monique Pauzé: Est-ce qu'il me reste quelques minutes?

Le président: Il vous reste à peu près 45 secondes.

Mme Monique Pauzé: Ma prochaine question s'adresse à M. Kazi.

Votre organisme a une portée internationale. On sait qu'il existe en Europe un dispositif financier que l'on appelle « bonus-malus ». Il s'agit d'une méthode fiscale visant à lutter contre les gaz à effet de serre. Les consommateurs sont ainsi orientés vers l'achat de véhicules à faible émission de ces gaz.

Selon vous, pourrions-nous envisager le recours à une telle méthode ici, au Canada?

[Traduction]

M. Faisal Kazi: Je suis désolé. Je n'ai pas bien compris la question. Je suis vraiment désolé.

• (1740)

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je voulais parler d'une autre solution possible, celle relative au dispositif « bonus-malus ». On sait qu'en Europe, on utilise cette méthode fiscale pour lutter contre les gaz à effet de serre. Les consommateurs sont ainsi orientés vers l'achat de véhicules à faible émission de ces gaz.

Selon vous, pourrions-nous envisager le recours à une telle méthode ici, au Canada?

[Traduction]

M. Faisal Kazi: Je pense que oui. Ce serait utile.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Collins, vous avez la parole.

Mme Laurel Collins: Merci, monsieur le président.

La première de mes deux dernières questions s'adresse à M. DiCaro.

Vous avez mentionné l'importance des normes environnementales et du travail en ce qui concerne les pièces qui entrent au Canada, et je me demandais si vous pouviez nous en dire un peu plus. Je vais vous interrompre au bout d'une minute environ pour pouvoir poser ma seconde question.

M. Angelo DiCaro: Je dirais que le fonctionnement de l'industrie est mondialisé. Tout le monde le sait. L'une des avancées que nous avons réalisées en matière de politique commerciale, notamment dans le cadre de l'AEUMC, consiste à examiner le rôle que peuvent jouer les normes de travail et des normes environnementales plus strictes. Dans le cadre du développement d'une stratégie nationale de l'automobile, nous allons devoir repenser certaines des politiques commerciales que nous avons mises en place, notamment en matière de travail, ainsi que les politiques qui limitent notre capacité à localiser les règles de contenu lorsqu'il s'agit d'acheter des parcs automobiles et des choses de cette nature.

Mme Laurel Collins: À cet égard, et plus précisément en ce qui concerne les mesures incitatives en faveur des véhicules fabriqués au Canada, quels sont, selon vous, les obstacles?

M. Angelo DiCaro: Je pense que certains accords commerciaux deviennent des obstacles, comme l'accord commercial entre le Canada et l'Union européenne, qui tente de créer des obstacles pour les provinces, les municipalités et le gouvernement fédéral afin de fixer des exigences de contenu local pour tous les types de véhicules, par exemple les véhicules de matériel roulant et tout ce qui passe par les marchés publics. Dans certains cas...

Mme Laurel Collins: Merci beaucoup, monsieur DiCaro.

Ma dernière question s'adresse à M. Smith.

Nous savons que le Canada est en train d'élaborer sa mesure législative sur la responsabilité en matière de carboneutralité. Le Canada a raté tous les objectifs qu'il s'était fixés. Il est en voie de ne pas atteindre ses objectifs en matière de vente de véhicules zéro émission. Pourriez-vous conclure en nous rappelant l'importance de réduire les émissions provenant des transports et d'atteindre nos objectifs climatiques grâce à ce secteur?

M. Cedric Smith: Tout d'abord, nous sommes vraiment encouragés de voir que l'objectif de carboneutralité d'ici 2050 sera inscrit dans la loi. Je tiens à souligner à nouveau à quel point cet objectif est ambitieux. Selon des projections récentes de l'Agence internationale de l'énergie, environ 50 % des automobiles vendues d'ici 2030 devront être électriques pour que nous puissions atteindre cet objectif. S'ils font cette affirmation, c'est que nous devons promouvoir énergiquement ces véhicules électriques pour faire en sorte que les avantages augmentent au fur et à mesure qu'on écoule l'inventaire et qu'on accroît la taille du parc. Cette mesure permet également de rehausser les avantages qui découlent de la réduction des émissions provenant du réseau électrique. C'est tellement important...

Mme Laurel Collins: Monsieur Smith, par simple curiosité...

Le président: Soyez très bref, s'il vous plaît.

Mme Laurel Collins: La mesure législative sur la carboneutralité ne mentionne pas l'objectif de 2025. Compte tenu de l'importance d'encourager énergiquement l'adoption de ces véhicules, souhaiteriez-vous qu'elle contienne un objectif similaire à celui de 2025?

Le président: Donnez une sorte de réponse par oui ou par non.

M. Cedric Smith: Il est toujours bon d'être énergique quand il s'agit de questions climatiques.

Le président: Ce serait un oui, je suppose.

Monsieur Albas, vous avez [Difficultés techniques].

M. Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Monsieur Smith, en ce qui concerne certaines de ces mesures incitatives — évidemment, M. Jeneroux a soulevé la question de Tesla — le Pembina Institute s'inquiète-t-il du fait que différentes entreprises puissent utiliser des mesures de protection technologique qui limitent artificiellement la capacité d'un véhicule électrique?

M. Cedric Smith: Pouvez-vous élaborer?

M. Dan Albas: Si je comprends bien, vous pouvez acheter un modèle et recevoir la subvention du gouvernement, mais une mesure de protection technologique l'empêche d'avoir la gamme complète, à moins que vous ne payiez plus cher. En gros, vous avez un moteur et une batterie qui peut vous emmener à x kilomètres, mais on y impose une limite artificielle pour pouvoir vous vendre le moteur.

Je vous demande simplement si vous pensez que le gouvernement du Canada devrait se pencher sur cette pratique ou si vous estimez que cette subvention publique devrait aller aux automobiles pour lesquelles ces mesures peuvent être mises en place.

• (1745)

M. Cedric Smith: Je dirais que s'il existe des restrictions qui réduisent la contribution potentielle des véhicules électriques à la réduction des gaz à effet de serre et la capacité d'une famille moyenne à faire sa part pour amener le Canada à atteindre la carboneutralité, et que les restrictions sur ces véhicules sont artificielles, alors nous espérons que, dans la mesure du possible, elles pourront être supprimées au fil du temps.

Une chose que je voudrais souligner en ce qui concerne le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, c'est qu'il offre des incitatifs à l'achat plus élevés pour les véhicules à longue portée que pour ceux à courte portée, en particulier dans le segment des hybrides rechargeables.

M. Dan Albas: D'accord.

Si je comprends bien, de nombreux constructeurs automobiles vont maintenant proposer leurs propres versions de certains véhicules, camions et peut-être jeeps et autres, mais il est évident qu'ils auront besoin de plus de batteries, etc. Vous avez mentionné qu'il devrait peut-être y avoir une sorte de subvention pour les véhicules de type industriel, mais les jeeps et ces autres types de véhicules sont déjà très chers par rapport aux petites automobiles.

Pensez-vous que le gouvernement devrait maintenir le montant actuel des subventions?

M. Cedric Smith: C'est une excellente question. Je pense qu'il faut garder à l'esprit que le montant de la subvention n'est pas très flexible. Si vous achetez un véhicule à émission zéro qui est électrique à batterie ou électrique à pile à hydrogène, vous recevez 5 000 \$. Pour autant que je sache, peu importe qu'il s'agisse d'une jeep ou d'une petite automobile.

Je pense qu'à ce stade, il appartiendrait aux consommateurs de décider s'ils veulent ou non investir ce montant supplémentaire. Je pense que s'ils sont prêts à le faire, et s'ils sont prêts à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, personnellement, à ce stade, je ne vois pas pourquoi nous devrions limiter leur capacité à le faire.

M. Dan Albas: D'accord.

J'ai une petite question avant de passer à M. Kazi. Permettez-moi de vous situer dans le contexte. Vous avez mentionné qu'un tiers des Canadiens vivent dans des immeubles résidentiels de type multifamilial, comme des immeubles d'habitation et des immeubles en copropriété. En Colombie-Britannique, par exemple, beaucoup d'entre eux sont appelés « strates ». Je sais que bien des gens ne peuvent pas obtenir une assurance de base parce que le coût a augmenté de façon astronomique.

Lorsque des particuliers veulent se procurer ces véhicules électriques ou avoir accès à des bornes de recharge, comment suggérez-vous que nous procédions?

M. Cedric Smith: C'est une excellente question. Je vais essayer d'être bref.

Je pense qu'il y a deux façons principales de le faire. La première consiste à faciliter l'installation de ces bornes de recharge pour véhicules électriques dans les immeubles résidentiels à logements multiples, dans les garages ou dans des zones particulières. La seconde est d'augmenter le nombre d'infrastructures de recharge accessibles au public, en particulier dans les zones où se trouvent bien des garages pour un grand nombre de ces appartements et copropriétés. Ces infrastructures comprennent la recharge sur la voie publique et les infrastructures de recharge accessibles au public.

Pour ce qui est de faciliter les choses à l'intérieur des immeubles, nous constatons que nombre de ces programmes incitatifs offrent des niveaux d'incitatifs plus élevés pour l'infrastructure de recharge des immeubles résidentiels à logements multiples que pour les maisons individuelles. Nous pensons que c'est aussi un point très important.

Le président: Merci.

Il nous reste un intervenant.

Monsieur Baker, souhaitez-vous poser des questions?

M. Yvan Baker: Absolument.

[Français]

Je vous remercie, monsieur le président.

Ma question s'adresse au représentant du Pembina Institute, M. Smith.

Aujourd'hui, l'entreprise General Motors a annoncé qu'elle fabriquera seulement des véhicules zéro émission et qu'elle investira environ 7 milliards de dollars d'ici 2025 dans ce type de véhicules. Cela laisse penser que l'entreprise estime pouvoir faire des profits dans ce marché.

La semaine dernière, le gouvernement du Québec a annoncé qu'il suspendra la vente des voitures à essence en 2035. Que pensez-vous de cette annonce? Est-ce que d'autres provinces ou d'autres pays devraient suivre cet exemple?

• (1750)

[Traduction]

M. Cedric Smith: L'interdiction québécoise des véhicules à essence n'est essentiellement pas équivalente, mais elle est comparable à une norme de véhicules à émissions nulles qui exige que 100 % des véhicules soient soit à faibles émissions, soit à émissions nulles. Selon la structure de l'interdiction, je ne suis pas sûr de la mesure dans laquelle elle prend en compte les véhicules électriques hybrides. Au Pembina Institute, nous sommes toujours motivés par une action climatique énergique. Encore une fois, je voudrais noter le chiffre selon lequel, d'ici 2030, 50 % des ventes d'automobiles devront être à zéro émission pour que nous puissions atteindre cet objectif.

[Français]

M. Yvan Baker: Est-ce que c'est quelque chose que les autres provinces au Canada devraient explorer?

[Traduction]

M. Cedric Smith: Absolument, nous encourageons toujours une recherche solide et envisageons toutes les possibilités de réduire les gaz à effet de serre au Canada.

[Français]

M. Yvan Baker: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste environ trois minutes.

M. Yvan Baker: Ma prochaine question s'adresse encore à M. Smith et, s'il me reste du temps, j'aurai une question pour Mme Goldberg.

Monsieur Smith, y a-t-il des pays qui, selon vous, sont des leaders en ce qui concerne les lois qui encouragent le virage vers les véhicules zéro émission?

[Traduction]

M. Cedric Smith: Je dirais qu'en dehors du Canada, c'est toujours vers la Californie, aux États-Unis, que nous nous tournons pour connaître les meilleures pratiques en matière de véhicules zéro émission.

[Français]

M. Yvan Baker: Pourquoi?

[Traduction]

M. Cedric Smith: La Californie a souvent été un chef de file en ce qui concerne un grand nombre de ces différents programmes de véhicules zéro émission. Par exemple, la Californie est dotée d'un type de norme pour les véhicules zéro émission sous une forme ou une autre depuis 1990. Elle est également très en avance s'agissant de l'électrification des poids lourds grâce à son programme incitatif pour cette catégorie de véhicules. J'en oublie le nom pour l'instant.

[Français]

M. Yvan Baker: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste environ une minute et demie.

[Traduction]

M. Yvan Baker: Ma prochaine question s'adresse à Mme Goldberg.

J'aimerais connaître votre avis sur un point. C'est une question similaire à celle que j'ai posée à M. Smith, mais dans le contexte de ce dont vous parlez. Y a-t-il des pays ou des administrations qui, selon vous, sont plus avancés que d'autres par rapport à ce que vous recommandiez?

Mme Suzanne Goldberg: Je reviens encore une fois à la Californie qui, comme l'a mentionné M. Smith, a été une véritable pionnière depuis les années 1990, tout comme la Norvège. Ils ont adopté une approche différente en accordant de nombreux crédits d'impôt et subventions. Cette approche fonctionne dans cet environnement et cette culture. Je pense qu'en Californie, le système est un peu plus analogue à celui du Canada. Ils ont examiné l'offre et la demande et ont vraiment compris que nous sommes en transition après 100 ans de ravitaillement en carburant, de fabrication et d'utilisation de véhicules, et que nous avons besoin d'un ensemble complet de politiques. En plus de ce que M. Smith a mentionné, ils sont à l'avant-garde de la mesure en ce sens qu'ils sont le premier État à avoir adopté les lignes directrices établies par l'administration fédérale aux États-Unis.

L'autre chose que je voudrais souligner est que les services publics de Californie ont été activement engagés et ont collaboré avec leur organisme de réglementation pour réaliser des investissements essentiels afin d'obtenir des capitaux privés pour soutenir le déploiement des infrastructures dans tout l'État. La dernière chose que je dirai est que nous parlons toujours de la Californie, mais je reconnais qu'il y a environ 45 États aux États-Unis qui ont une forme quelconque, soit par leur service public, soit par leur État, d'incitatif ou de réglementation. M. Smith a mentionné les politiques de l'offre. En tant que mandat du côté des véhicules des consommateurs, il y a également la règle du camion propre, qui est un mécanisme similaire du côté de l'offre pour les camions, et qui vise à avoir 100 % de véhicules zéro émission en 2045. Je note qu'une quinzaine d'autres États ont souscrit à ces deux politiques. La Californie n'est pas la seule, mais elle est la chef de file.

Le président: Merci.

[Français]

Je remercie beaucoup les témoins.

Je crois que nous avons obtenu beaucoup de renseignements grâce à leurs témoignages aujourd'hui. Je les remercie d'avoir été disponibles afin de nous renseigner sur cette question importante.

Chers membres du Comité, nous tiendrons notre dernière séance liée à cette étude mercredi. Lundi, nous allons discuter du rapport avec les analystes et aborder les travaux à venir, y compris l'étude de Mme Collins.

Le 2 décembre, le ministre viendra nous rencontrer pendant une heure, peu importe l'heure à laquelle nous commencerons la

réunion. Cela signifie que, s'il y a des votes et si nous commençons plus tard que l'heure prévue, il va quand même comparaître pendant une heure. Ce sera la réunion sur les prévisions budgétaires et le budget supplémentaire des dépenses (B).

C'est ce qui nous attend la semaine prochaine.

Y a-t-il des questions?

• (1755)

Mme Monique Pauzé: Oui, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: J'ai sur ma liste Mme Pauzé, puis M. Albas.

[Français]

Mme Monique Pauzé: J'avais l'impression que le ministre venait surtout nous parler de la réglementation sur les plastiques.

Ai-je mal compris?

Le président: Une étude est prévue sur les plastiques. C'est l'étude de M. Jeneroux, je crois. Je ne sais pas s'il est prévu que le ministre vienne au Comité dans le cadre de cette étude-là.

Le 2 décembre, la réunion sera consacrée aux prévisions budgétaires.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Dan Albas: Merci, monsieur le président.

J'ai juste une petite question. Nous rencontrons le ministre au sujet du Budget supplémentaire des dépenses, n'est-ce pas?

Le président: Oui, le 2 décembre.

M. Dan Albas: D'accord. Pourriez-vous juste vous assurer que le sous-ministre est là? J'aimerais lui poser des questions en sa qualité d'officier comptable.

Le président: Je crois savoir que le ministre sera avec nous pendant une heure, mais que ses fonctionnaires resteront après son départ. J'imagine que le sous-ministre sera là, mais je prends bonne note de votre demande.

M. Dan Albas: D'accord. Merci, monsieur le président. Peut-être que vous pouvez vous assurer de sa présence. Il est clair que le sous-ministre a des choses importantes à faire, mais si le ministre peut prendre le temps de venir témoigner devant le Comité, je suis certain que le sous-ministre peut en faire autant.

Le président: Bien sûr.

Comme il n'y a plus d'autres questions ou de points à soulever, je vous remercie tous. Je remercie les témoins.

Nous vous donnons rendez-vous mercredi pour notre dernière réunion sur cette étude.

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>