



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

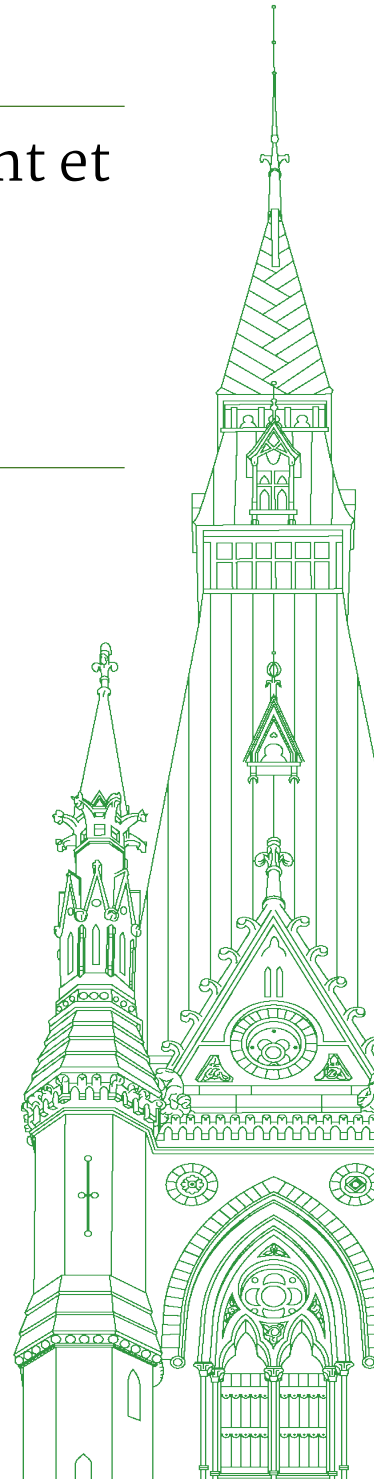
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 015

Le jeudi 20 novembre 2025

Président : Angelo Iacono



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le jeudi 20 novembre 2025

• (1100)

[Traduction]

Le président (Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.)): La séance est ouverte.

[Français]

Bonjour, chers collègues.

[Traduction]

Nous tenons aujourd'hui la 15^e réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Cette réunion se déroule sous forme hybride et elle est publique. Nous allons entendre des témoins pendant deux heures.

Les personnes qui participent en présentiel sont priées de respecter les lignes directrices en matière de santé et de sécurité des cartes qui se trouvent sur la table afin de prévenir les incidents acoustiques perturbateurs.

[Français]

J'aimerais que le Comité adopte les trois budgets distribués par le greffier. Ces montants visent à rembourser les dépenses encourues par les témoins pour leur comparution ainsi que les frais de notre propre logistique.

Tout d'abord, le Comité souhaite-t-il adopter un budget de 1 000 \$ pour l'étude de l'habitat essentiel du chevalier cuiré dans les Îles de Verchères?

Des députés: D'accord.

• (1105)

Le président: C'est parfait. Ce budget est adopté.

Ensuite, le Comité souhaite-t-il adopter un budget de 1 000 \$ pour l'examen d'un projet de rapport sur l'étude des répercussions climatiques et environnementales liées au système financier canadien?

Des députés: D'accord.

Le président: Ce budget est adopté.

Enfin, le Comité souhaite-t-il adopter un budget de 38 500 \$ pour l'étude de la protection accordée aux résidents canadiens contre les phénomènes météorologiques extrêmes?

Des députés: D'accord.

Le président: Ce budget est adopté.

Merci beaucoup, chers collègues.

Nous allons poursuivre avec les prochaines étapes.

Le Comité reprend son étude de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Ce matin, le Comité accueille les témoins suivants.

[Traduction]

Nous accueillons M. Travis Allan, président-directeur général du Conseil canadien de l'infrastructure de recharge. Bienvenue, monsieur.

[Français]

Je souhaite la bienvenue au cofondateur, président et directeur général d'Edison Motors, Éric Little.

[Traduction]

De Greenpeace Canada, nous accueillons, par vidéoconférence, M. Keith Stewart, stratège principal en matière d'énergie. Bienvenue, monsieur.

Mesdames et messieurs les témoins, quand je lèverai la carte jaune, vous saurez qu'il vous reste une minute pour conclure vos observations. Quand vous verrez cette carte-ci, sachez que votre temps est écoulé, mais que je vous laisse le temps de finir votre phrase.

Merci beaucoup.

[Français]

Chaque intervenant disposera de cinq minutes pour son allocation d'ouverture.

Nous allons commencer par M. Travis Allan.

[Traduction]

Vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

Travis Allan (président-directeur général, Conseil canadien de l'infrastructure de recharge): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité,

Je vous remercie de votre invitation à comparaître devant vous.

Je m'appelle Travis Allan et je suis président et président-directeur général du Conseil canadien de l'infrastructure de recharge.

[Traduction]

Notre conseil est une association industrielle qui représente plus de la moitié des entreprises vouées à la recharge des véhicules électriques, ou VE, au Canada. Nous avons pour mission d'accroître le nombre de bornes de recharge dans tout le pays. Ce faisant, nous créons des emplois, nous attirons des investissements et nous soutenons la stratégie du Canada sur l'énergie propre.

Au cours de ces prochaines décennies, si le Canada atteint ses objectifs d'électrification, notre industrie apportera des milliards de dollars à l'économie du pays. Comme vous l'avez probablement appris en étudiant la question, le secteur des transports est le deuxième responsable des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Par conséquent, la recharge des VE sera cruciale pour corriger cela.

Les Canadiens affirment généralement qu'en envisageant d'acheter un VE, ils pensent avant tout à la disponibilité des bornes de recharge situées à domicile ou près de chez eux ainsi que des bornes publiques. La manière d'y parvenir est donc avant tout une question d'économie. En fin de compte, l'industrie de la recharge est une entreprise commerciale. Les nouvelles bornes de recharge rapide qui sont installées partout au Canada coûtent environ 125 000 \$ par port de charge. Pour convaincre les bailleurs de fonds de financer ces stations, il faut tenir compte de la demande prévue de ces bornes, qui dépend du nombre de véhicules vendus. Il faut aussi, bien sûr, tenir compte des facteurs de coûts.

Les investissements ne soutiennent pas seulement les bornes de recharge. La plus grande partie de cet argent soutient des métiers locaux partout au Canada, comme les électriciens et les entrepreneurs en génie civil. Il s'agit d'un projet d'infrastructures de grande envergure. À l'heure actuelle, le développement de ce secteur est freiné par les structures réglementaires et financières mises en place pour aider à générer cette industrie.

Contrairement aux secteurs qui fonctionnent selon un modèle stable, celui de la recharge des véhicules électriques fait face aux entraves commerciales de nos voisins du Sud. De plus, il est appelé à investir en vue d'un rendement non pas d'un an, mais de 10 ans.

Nous devons prévoir non seulement les frais actuels, mais ceux qu'il faudra assumer dans cinq à sept ans. Les modèles financiers des bailleurs de fonds reposent sur la norme de disponibilité des VE. Ce seuil réglementaire leur permet de prévoir les revenus qu'il faudra générer. Par conséquent, si nous voulons fournir aux Canadiens un bon accès à la recharge, nous devons trouver un moyen d'apporter aux bailleurs de fonds la certitude nécessaire pour approuver ces investissements.

Jusqu'à maintenant, notre industrie s'en est très bien tirée. Nous estimons qu'il y a environ un million de conducteurs de VE au Canada. J'ai aussi compté récemment plus de 7 500 ports publics de recharge. Nous avons 30 000 bornes de recharge publiques de niveau 2 et de nombreuses stations résidentielles. En effet, s'ils y ont accès, les Canadiens y rechargent leurs VE de 70 et 90 % du temps. Cela correspond à peu près aux ratios que nous estimons justifiés par rapport au parc actuel de véhicules électriques. En outre, si le taux d'investissement de plus de 25 % que nous attirons depuis cinq ans se maintient, nous continuerons à atteindre les objectifs fixés par la norme actuelle de disponibilité des véhicules électriques.

Si l'on réduit la norme de disponibilité des VE, les bailleurs de fonds n'accepteront plus d'investir dans le même nombre de nouvelles stations. Cela risque de créer de graves répercussions.

• (1110)

Notre conseil a récemment mené une analyse à l'intention des décideurs. Les résultats indiquent que, si la cible passe de 60 à 40 % d'ici à 2030, on constatera vraisemblablement une diminution de 38 % du nombre de bornes de recharge installées. Si cet objectif baisse à 30 % d'ici à 2030, cela se traduira probablement par une réduction de 62 % du nombre de stations installées par rapport aux

cibles actuelles. Ces chiffres sont dus à l'effet cumulatif des répercussions. On vendra moins de VE d'une année à l'autre jusqu'à la cible de 2030. La demande s'affaiblira, ce qui entraînera des répercussions non linéaires.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Allan.

[Français]

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

Eric Little (cofondateur, président-directeur général, Edison Motors Ltd.): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Eric Little.

[Traduction]

Je suis le PDG d'Edison Motors Ltd. Nous construisons des semi-remorques électriques hybrides à Golden, une petite ville rurale de la Colombie-Britannique. Nous avons 32 employés. Notre entreprise est petite, mais elle s'agrandit très rapidement.

Nous figurons parmi les entreprises de technologies propres qui s'accroissent le plus rapidement au Canada. En fait, notre entreprise a démarré il y a quatre ans dans la cour arrière d'une maison de Merritt. Maintenant, sa valeur est évaluée à 300 millions de dollars canadiens. Nous prenons de l'expansion et nous nous efforçons de commercialiser notre technologie.

Les semi-remorques que nous construisons sont électriques. Elles sont alimentées uniquement par une batterie. Cette batterie alimente un groupe autopropulseur hybride. Très franchement, cela indique que cette technologie allait finir par voir le jour. Nous sommes très chanceux de pouvoir construire ces camions ici même au Canada.

Soulignons surtout que nos semi-remorques sont hybrides. Elles sont alimentées par une batterie qui est rechargée tout au long de la journée de travail par une génératrice diesel. Elles fournissent tous les avantages des véhicules électriques. Elles sont aussi dotées du freinage régénératif. Soit dit en passant, les camions semi-remorques à moteur sont tellement lourds qu'ils brûlent plus de carburant quand ils ralentissent. Le freinage par régénération est excellent pour corriger ce problème.

Grâce à ce groupe motopropulseur hybride, ces véhicules brûlent au minimum 30 % de moins de carburant que les autres. Dans certains contextes, comme l'exploitation forestière — nous sommes d'anciens bûcherons —, cette réduction peut dépasser 90 %, parce que les camions montent vides et ne sont pleinement chargés qu'en redescendant. La gravité produit plus d'énergie pour recharger la batterie. C'est vraiment génial.

Essentiellement, je comparais aujourd'hui devant vous parce que, malgré tous les avantages que nous retirerions en construisant ces VE au Canada, nous nous heurtons à un obstacle que cause la réglementation environnementale elle-même. La Loi canadienne sur la protection de l'environnement comprend un règlement très précis sur les normes relatives aux moteurs hybrides. Ce règlement interdit à Edison Motors d'installer un groupe électrogène diesel sur un véhicule routier. Pour cette raison, notre entreprise a été forcée d'abandonner les véhicules hybrides pour se concentrer sur la construction de camions traditionnels. Cela ne correspond pas à l'objectif de ce comité et de notre entreprise. Des milliers d'admirateurs et d'investisseurs nous ont appuyés tout au long de cette initiative de construction de véhicules hybrides ici même au Canada.

J'ai remis un mémoire au Comité. J'y présente des recommandations pour essayer de régler ce problème. Il s'agirait d'apporter une modification très simple en deux parties.

Je tiens à souligner que nous avons travaillé en étroite collaboration avec les fonctionnaires du ministère de l'Environnement et du Changement climatique. Ils ont été incroyablement coopératifs. Ils m'ont aidé à rédiger ce mémoire, du moins en partie... Ils m'ont aidé à rédiger les modifications que je recommande au Comité.

Premièrement, nous recommandons d'inclure les moteurs diesel homologués par l'Environmental Protection Agency américaine, l'EPA, pour nos camions. Cette modification est cruciale, parce qu'elle nous évitera de faire recertifier au Canada un moteur qui est déjà homologué. Nous ne comprenons vraiment pas pourquoi nous devons faire recertifier un moteur diesel qui sert déjà à produire de l'électricité pour des véhicules routiers. Cela nous empêche de commercialiser nos produits. Je vous dirai franchement que cela met notre entreprise à risque.

Deuxièmement, je trouve très curieux que ce règlement prenne fin en 2027. Techniquement, son libellé nous interdit de construire des camions hybrides après 2027. Le ministère a également recommandé sa prolongation jusqu'en 2032, ce qui correspond à la réglementation américaine.

Notre problème tient au fait que nous sommes tellement liés à la réglementation américaine que nous ne pouvons pas utiliser la technologie que nous souhaitons. Nous ne pouvons même pas obtenir d'exemptions, parce qu'elles dépendent entièrement de l'industrie et des organismes de réglementation américains. Cela nous empêche de soutenir la concurrence.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir consacré de votre temps et j'espère pouvoir répondre au plus grand nombre de questions possible. Merci beaucoup.

• (1115)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Little.

[Traduction]

Je vais demander que nous suspendions la séance pendant une minute pour faire des essais audio. Quand ce sera terminé, nous reprendrons notre étude et nous entendrons le prochain témoin.

Merci.

• (1115)

(Pause)

• (1115)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

De Greenpeace Canada, nous accueillons M. Keith Stewart, stratège principal en matière d'énergie.

Bienvenue, monsieur. Vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire. Quand je lèverai ce carton jaune, vous saurez qu'il ne vous reste qu'une minute. Quand vous verrez celui-ci, vous aurez juste le temps de terminer votre phrase.

Merci.

Keith Stewart (stratège principal en matière d'énergie, Greenpeace Canada): Merci beaucoup de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui pour parler de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Je m'appelle Keith Stewart. Je suis stratège principal en matière d'énergie à Greenpeace Canada. Je suis aussi chargé de cours à temps partiel à l'Université de Toronto, où j'enseigne la politique énergétique et environnementale.

[Français]

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques est un élément important du plan d'action climatique du Canada. La transition vers les véhicules électriques contribue à garder notre air pur, en plus de permettre de réduire nos factures mensuelles tout en conduisant des voitures qui sont non seulement confortables et fiables, mais également moins chères à conduire et à entretenir. Or, tous ces avantages sont désormais menacés.

[Traduction]

Comme, ces jours-ci, tout le monde tient haut les coudes, toutes les discussions sur la politique publique doivent commencer par une métaphore du hockey. Veuillez donc excuser mon analogie torquée. Si l'on tient vraiment à gagner la Coupe Stanley, on ne cède pas son attaquant vedette simplement parce qu'on a un bon gardien de but. Remporter la Coupe Stanley revient à réussir à respecter la promesse que le Canada a faite au reste du monde dans la lutte contre les changements climatiques. L'attaquant vedette représenterait la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Commençons par ce que le gouvernement semble réussir. Le gardien de but, dans cette métaphore, c'est la tarification du carbone industriel. Il est essentiel de bien cibler les objectifs, et c'est pourquoi je pense que le gouvernement devrait renforcer la tarification actuelle du carbone dans le secteur industriel et appliquer le filet de sécurité fédéral dans les provinces qui sont incapables de le faire.

La tarification du carbone dans le secteur industriel est souvent très efficace, car elle réduit considérablement les émissions des grandes installations industrielles. Citons, par exemple, le travail remarquable de l'Institut climatique du Canada sur les moyens de les réduire encore plus. Cependant, le gouvernement ne réussit pas à s'acquitter de certaines tâches nécessaires, comme de convaincre les constructeurs automobiles nord-américains de fabriquer des véhicules électriques abordables et non des véhicules utilitaires sport, ou d'installer des panneaux solaires sur le toit des maisons de leurs électeurs.

Pour revenir à ma métaphore du hockey, même avec un excellent gardien de but, on ne gagnera jamais une partie, et encore moins la Coupe, si personne ne marque dans le filet opposé. Je m'inquiète du fait que le gouvernement actuel envisage de sacrifier tous ses objectifs. Il a éliminé la taxe sur le carbone pour les consommateurs. Il a placé la Loi sur l'évaluation d'impact sur sa liste de préjudices en déposant le projet de loi C-5, qui exempterait les mégaprojets liés aux combustibles fossiles des lois environnementales. Il semble aussi que notre attaquant vedette, le plafond des émissions pétrolières et gazières et l'interdiction des pétroliers sur la côte Nord, soit en lice dans le cadre d'une éventuelle grande entente permettant la construction massive d'un nouveau pipeline des sables pétroliers.

Nous sommes ici aujourd'hui pour discuter avec l'attaquant vedette — la norme sur la disponibilité des véhicules électriques —, que l'on a malheureusement planté sur le banc. Il est grand temps de renvoyer cette norme dans le jeu pour qu'elle puisse réduire les émissions de gaz à effet de serre, rendre les véhicules électriques plus accessibles et abordables pour les consommateurs et assurer l'avenir du secteur canadien de l'automobile. Voici donc mes trois principales recommandations sur la révision de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Premièrement, donner la priorité à une norme de disponibilité canadienne solide plutôt qu'à l'harmonisation avec les normes d'émissions des véhicules de l'administration Trump ou même de l'administration Biden. Nous pourrions accorder des crédits partiels supplémentaires pour les véhicules ou les batteries assemblés au Canada.

Deuxièmement, maintenir les cibles de 2030 et 2050. Cela indiquera fortement aux fabricants de véhicules que notre stratégie d'électrification des transports s'écarte des États-Unis de Trump pour se joindre au reste du monde. Cela permettra aux fabricants de patiner énergiquement vers la rondelle.

Troisièmement, prendre les mesures nécessaires pour rendre les VE plus abordables. Nous pourrions accorder des crédits supplémentaires pour les véhicules électriques abordables. Les constructeurs automobiles auront ainsi plus de souplesse, et l'abordabilité des VE encouragera les consommateurs à les acheter.

Merci de m'avoir consacré de votre temps. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Stewart.

Nous allons maintenant passer aux questions des conservateurs.

Monsieur Ellis Ross, vous avez la parole pour six minutes.

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Little, toutes mes félicitations. Je vous ai rencontré il y a quatre ans, quand vous avez lancé cette initiative. J'étais alors député provincial à l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique. Je ne comprenais pas pourquoi les gouvernements provincial et fédéral n'appuyaient pas votre cause. À mon avis, votre initiative était l'une des plus passionnantes que mes collègues et moi avions vues depuis très longtemps. Aujourd'hui, tous les députés trouvent un peu ridicule que cette audience vise la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, les VE, mais que les règlements actuels ne rendent pas votre véhicule disponible pour un certain nombre de raisons.

Toutes mes félicitations. Votre initiative est excellente. Vous avez mené un lobbying incroyable. Quelle est la prochaine étape à suivre pour que vous puissiez offrir vos véhicules à tous les Canadiens du secteur industriel?

Eric Little: C'est une excellente question. Nous avons travaillé très fort avec le ministère et avec les députés pour formuler leurs suggestions. Je suis loin d'être un expert en réglementation et en modification de politiques, mais nous avons trouvé des voies très simples qui nous permettraient d'utiliser au Canada un moteur diesel déjà homologué sans qu'il soit nécessaire de le recertifier. Cette modification réglerait notre problème.

Il y a de nombreuses façons de le faire. L'une d'elles pourrait simplement consister à créer une demande du gouverneur en conseil pour adopter cette modification sans créer une loi. Il y a de nombreux moyens de faire les choses. En fin de compte, mon objectif est de pouvoir utiliser des moteurs diesel qui sont déjà homologués, mais qui ne sont pas certifiés pour la route au Canada, afin de les installer dans nos camions. Nous pourrions alors commercialiser ces véhicules extraordinaires pour que les Canadiens puissent les conduire. Nous avons une demande incroyable. Nous avons déjà des milliers de précommandes payées, et nous construisons une usine à Golden pour répondre à cette demande. C'est absolument passionnant.

Ellis Ross: C'est passionnant. Vous avez parlé de la quantité d'émissions que chaque camion permettra d'éliminer chaque année de l'environnement. Soulignons cependant que les exemptions que nous recherchons dépendent en fait d'organismes de réglementation américains. Nous n'avons rien ici au Canada pour approuver vos produits, même si la technologie est déjà disponible sur le marché. Autrement dit, il ne serait pas nécessaire de créer un nouveau règlement ou une nouvelle loi. Tout est déjà en place. Le problème réside dans le fait que l'on n'a pas encore examiné votre produit dans son ensemble. Pouvez-vous nous en dire plus sur le lien avec l'approbation américaine?

Eric Little: Au Canada, nous sommes assujettis aux normes de l'Environmental Protection Agency américaine, l'EPA. Alors, évidemment, nous devons utiliser des moteurs conformes aux exigences de l'EPA. C'est un marché très restreint. Il n'y a pas beaucoup de joueurs, et notre entreprise canadienne construit ses produits pour l'Amérique du Nord. Nous avons aussi la possibilité de les exporter ailleurs, ce qui est passionnant. Autrement dit, si nous voulions obtenir une exemption spéciale pour construire nos véhicules, qui ne sont pas conformes à la Loi sur la protection de l'environnement du Canada, la LCPE, nous devrions demander aux autorités réglementaires américaines ainsi qu'aux entreprises américaines qu'elles représentent de modifier leur réglementation et d'accorder cette exemption. Ce serait extrêmement difficile, parce que les entreprises américaines ne verront pas d'un bon œil l'arrivée d'un nouveau concurrent sur leur marché. Elles n'accepteront jamais cela.

Nous essayons de créer une voie très simple qui permette aux organismes de réglementation du Canada de modifier la LCPE pour qu'elle tienne compte de cette technologie passionnante. Il s'agit essentiellement d'un moteur de générateur diesel canadien existant et déjà homologué, mais destiné à être utilisé sur la route.

Ellis Ross: Nos relations avec les États-Unis ne sont pas excellentes en ce moment, alors votre demande n'est pas très opportune sur le plan politique. Combien de temps faudrait-il pour obtenir cela? Vous essayez depuis quatre ans d'inciter les gouvernements à modifier la réglementation pour accepter ce qui est essentiellement une technologie déjà approuvée. Si nous soumettons une demande urgente au gouvernement, combien de temps faudra-t-il, selon vous, pour résoudre ce problème?

• (1125)

Eric Little: Si nous adoptons la voie de l'exemption, il est presque sûr qu'on ne nous l'accordera pas. Comme je l'ai dit, les fabricants américains d'équipement d'origine, qui nous considèrent comme un concurrent, nous empêcheront probablement de nous introduire dans leur marché. De plus — et c'est le cœur du problème —, nous réduisons les émissions de gaz à effet de serre le mieux possible, mais notre technologie est tellement particulière que les organismes de réglementation n'ont même pas envisagé d'installer un moteur diesel-générateur dans un camion. Nous sommes les seuls en Amérique du Nord à suivre cette voie, alors que tous les autres n'utilisent que des moteurs diesel ordinaires.

Nous nous efforçons d'éduquer les organismes de réglementation. Je crois que, si le Canada modifiait ses règlements d'application de la LCPE, il disposerait d'une technologie unique au monde.

Ellis Ross: Il semble y avoir un léger conflit. Vous désirez bâtir votre pays, relancer son économie et créer des emplois, et vous faites un travail incroyable. Vous avez remporté un succès extraordinaire. Cependant, il semble que nous demandions en fait à un organisme de réglementation américain d'approuver vos normes. Cet organisme désire aussi protéger le marché de son pays. Ces voies semblent s'affronter, et toutes les répercussions négatives frappent les entreprises comme la vôtre. Est-ce que je me trompe?

Eric Little: Non, vous avez tout à fait raison. De plus, comme vous le savez, le Canada n'a que deux fabricants de camions lourds: Edison et Paccar, l'usine du Québec. Nous avons tous deux été frappés par le nouveau tarif de 25 %. Il est donc évident que nous ne pourrions pas exporter nos véhicules.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Grant, vous avez la parole pour six minutes.

Wade Grant (Vancouver Quadra, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus nous parler de cet important sujet.

Je veux tout d'abord remercier M. Little — c'est la deuxième fois que nous nous rencontrons — et mon ami, M. Ross, qui nous a présentés quand vous étiez sur la Colline.

Je viens moi aussi de la Colombie-Britannique, mais de l'autre côté de la province, à Vancouver. Je vous félicite vraiment pour l'innovation de votre petite entreprise, et je vous souhaite toujours plus de succès.

Vous avez travaillé avec Environnement et Changement climatique Canada pour essayer d'acheminer vos véhicules vers les marchés. J'aimerais que vous nous parliez du travail que vous avez fait avec ces fonctionnaires. Hier, vous avez reçu l'autorisation d'apposer la marque nationale, et je suis sûr que vous en êtes ravis. Quelles seront vos prochaines étapes?

Eric Little: Nous sommes fous de joie qu'Edison ait maintenant l'autorisation d'apposer la marque nationale. C'est un pas de géant pour notre entreprise, car le ministère voit maintenant que nous comprenons très bien la réglementation en vigueur et que nous pouvons apposer la marque nationale sur les véhicules que nous vendons.

Notre prochaine étape serait de soumettre des lettres de conformité, qu'on appelle des C-U. L'une d'elles concerne le véhicule lui-même, et je ne pouvais la soumettre qu'après avoir obtenu l'autori-

sation d'apposer la marque nationale. Maintenant que cet obstacle est derrière nous, j'ai hâte de soumettre cette lettre.

De plus, comme nos moteurs sont hybrides — dans ce cas-ci, il s'agit d'un Scania de 9 litres venant de la Suède et homologué par l'EPA —, je dois présenter une autre lettre de conformité pour ce moteur en particulier. J'y décris essentiellement tous ses principes fondamentaux, son taux d'émission de GES et d'autres spécifications. Cette lettre n'est pas requise pour un camion traditionnel. Si le moteur est déjà conforme, il n'y a pas besoin de soumettre cette lettre. C'est une étape supplémentaire à laquelle je dois me conformer, mais je suis ravi de le faire.

Je tiens à souligner au Comité que les fonctionnaires d'Environnement et Changement climatique Canada ont été fantastiques, malgré toute la publicité que mon problème a suscitée. Ils nous ont fourni un soutien incroyable. Je suis vraiment heureux de présenter au Comité les recommandations qu'ils ont rédigées pour essayer de régler ce problème en modifiant le règlement. Nous en sommes ravis, et j'espère continuer à travailler en étroite collaboration avec le ministère dès que nous aurons obtenu cette autorisation.

Wade Grant: Merci, monsieur Little.

Monsieur Allan, de quelle manière un mandat fédéral garantissant le volume des ventes futures réduit-il les risques liés aux investissements et contribue-t-il à attirer les capitaux privés nécessaires pour soutenir la mise en place rapide des infrastructures de recharge nécessaires?

• (1130)

Travis Allan: J'ai un double rôle. Je travaille avec cette association de l'industrie et je m'occupe de levée de fonds, le plus souvent pour cette industrie. Par conséquent, je réfléchis beaucoup aux moyens de convaincre les investisseurs privés de s'engager dans ce secteur, d'y créer des emplois et d'installer les infrastructures nécessaires au Canada.

Pour garantir les revenus, il faut avant prévoir exactement combien de gens utiliseront ces bornes de recharge. Par exemple, les clients des bornes de recharge rapide publiques sont des conducteurs de véhicules électriques à batterie. À l'avenir, ils conduiront probablement des véhicules électriques hybrides rechargeables. Ces véhicules ont une plus grande capacité et se rechargent rapidement. Il ne s'agit pas de véhicules à moteur à combustion interne ou d'hybrides qu'on ne peut pas brancher. Nous essayons vraiment de cibler le marché de base. Une prévision exacte nous permettra d'estimer les revenus que ces bornes généreront pendant de nombreuses années.

La norme sur la disponibilité des VE donne une prévision approximative qui nous permettra de calculer la demande. Nous pourrions déterminer les revenus et le modèle financier de chaque borne de recharge. Cette norme est la politique la plus fondamentale.

Wade Grant: Monsieur Little, le ministère vous a-t-il indiqué son délai d'approbation de la demande que vous lui remettrez pour votre véhicule?

Eric Little: Pas pour le moment. Il s'est passé neuf mois entre notre demande initiale et l'obtention de la marque nationale, ce qui, à mon avis, était plutôt long. Cela dit, c'était la première demande que nous présentions.

D'après les conversations que j'ai eues avec les fonctionnaires hier, nous attendons toujours l'approbation de la direction, qui devrait hâter le traitement de notre lettre de conformité sur les moteurs. C'est une excellente nouvelle. Cela dit, aucun échéancier ferme ne nous a été fourni.

Quant à la modification du règlement, je n'ai jamais participé à une telle démarche, alors j'attends avec impatience vos réflexions et vos préoccupations à ce sujet.

Wade Grant: Monsieur Stewart, la norme sur la disponibilité des véhicules électriques inclut les VE hybrides rechargeables pendant la première phase. En quoi l'inclusion stratégique de ces véhicules est-elle essentielle pour combler le fossé et faciliter l'adoption des véhicules zéro émission?

Keith Stewart: Cette phase aidera les gens qui se demandent s'ils trouveront des bornes de recharge. Comme vous venez de le dire dans votre réponse, nous nous trouvons dans la fameuse situation de la poule et de l'œuf. Sans la sécurité de cette norme, il sera difficile de construire les infrastructures de recharge, et, sans ces infrastructures, les gens n'achèteront pas ces véhicules.

Cet exemple des véhicules hybrides est excellent. Elles fournissent une certaine souplesse aux gens qui s'inquiètent de la disponibilité des bornes ou qui ne peuvent pas recharger leur véhicule chez eux.

En fait, cette norme comprend déjà de nombreux mécanismes d'assouplissement. Elle repose sur les résultats de profondes réflexions et de nombreuses consultations, alors je ne voudrais vraiment pas qu'on la rejette ou qu'on la vide de sa substance.

Wade Grant: Je crois que mon temps est écoulé.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Bonin, la parole est à vous pour six minutes.

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Stewart, pouvez-vous fournir plus de détails sur les raisons pour lesquelles nous avons besoin d'une stratégie en matière de véhicules électriques, plutôt que de simplement compter sur les constructeurs automobiles afin qu'ils aient leur propre stratégie ou même sur la tarification sur le carbone?

[Traduction]

Keith Stewart: Je suis assez vieux pour me souvenir de l'époque où les constructeurs de véhicules résistaient aux lois sur les ceintures de sécurité en disant qu'elles allaient détruire l'industrie, puis ce fut ensuite au tour des convertisseurs catalytiques, qui allaient eux aussi détruire l'industrie. Les constructeurs constituent un groupe très conservateur qui aime s'en tenir à ce qu'il connaît, et c'est normal. C'est aussi un groupe qui aime garder ses concurrents à l'écart. Je pense, comme l'un des témoins précédents l'a dit, que ces gens-là aiment éviter la concurrence et les solutions de recharge. C'est pourquoi nous avons eu besoin de lois pour imposer les ceintures de sécurité et les convertisseurs catalytiques.

Ils vont résister au changement chaque fois qu'ils le peuvent, parce qu'ils veulent s'en tenir à ce qu'ils connaissent. Pour ce qui est de la tarification du carbone dans le secteur industriel ou même des anciennes normes CAFE, elles sont très efficaces pour modifier progressivement le système existant, mais lorsqu'on essaie de transformer le système, comme passer de véhicules à essence aux véhicules électriques, il faut une approche beaucoup plus globale.

Ce point a été très bien expliqué par l'un des autres témoins. Il a dit qu'ils allaient fabriquer le nombre de bornes de recharge dont ils savent qu'elles seront garanties en fonction du nombre de véhicules prévu dans cette loi, et dans cet ordre d'idées, les entreprises disent toujours qu'elles ont besoin de certitude pour faire des investissements à long terme. Or, c'est un incitatif à long terme. On leur signale que c'est là où nous nous dirigeons, et que s'ils font ces investissements, ils ne perdront pas d'argent. C'est très important, et je pense que le Canada devrait persévérer et faire la transition vers les véhicules électriques, comme cela se fait partout dans le monde.

Donald Trump essaie de retarder les choses, mais si nous voulons accroître nos échanges commerciaux et nous intégrer davantage au reste du monde, nous devons patiner vers l'endroit où la rondelle se dirige, et non pas là où elle se trouve actuellement ou là où Donald Trump tente de l'envoyer.

• (1135)

[Français]

Patrick Bonin: Justement, selon vous, est-il quand même possible que le Canada parvienne à mettre en place une norme sur les véhicules zéro émission ambitieuse, même si le président des États-Unis n'emprunte plus cette voie?

[Traduction]

Keith Stewart: Nous ne voulons pas être laissés pour compte. Il est possible que le Canada, si nous nous alignons sur l'administration Trump — et qui sait ce qui va se passer après chez nos voisins du sud —, se retrouve dans cette situation peu enviable, parce que les véhicules électriques sont tout simplement meilleurs à bien des égards. Regardez l'adaptation rapide qui se produit non seulement en Europe, mais aussi dans l'hémisphère sud. C'est là où se dirige la technologie. Si nous voulons être en mesure de commercer davantage avec ces endroits, il y a cet aspect, mais c'est aussi une transition essentielle pour atteindre nos objectifs climatiques.

Après la production pétrolière et gazière, le secteur des transports est la deuxième source d'émissions de gaz à effet de serre au pays. Si nous ne procédons pas à l'électrification, nous ne serons pas en mesure de vraiment réduire nos émissions.

L'électrification des véhicules de transport de passagers est relativement facile parce que cette technologie est déjà disponible, et elle se répand. Nous devons pouvoir offrir des véhicules plus abordables. Il est incompréhensible qu'en Europe, il y ait à peu près 21 véhicules électriques, ou VE, offerts à moins de 40 000 \$, et qu'ici, je crois il n'y en ait qu'un seul. Si nous concevons bien cette loi, nous pourrions en fait acheter ces véhicules abordables ici.

Il est également fascinant de voir que nous commençons même à électrifier d'autres secteurs du transport, comme celui des camions lourds. C'est formidable à voir, et le Canada devrait suivre l'exemple des chefs de file dans ce domaine, et non être à la traîne.

[Français]

Patrick Bonin: En ce qui concerne la question de l'abordabilité, pouvez-vous préciser votre pensée? Je pense que vous avez parlé de la possibilité que la norme soit même améliorée et qu'il y aurait plus de véhicules abordables sur le marché.

[Traduction]

Keith Stewart: Les véhicules électriques étaient au départ un créneau pour les riches de la Silicon Valley. Nous devons maintenant en faire notre mode de transport privilégié, le véhicule familial à la portée de tout le monde. Je pense que ces véhicules sont disponibles dans le reste du monde. Ils sont toutefois difficiles à trouver ici.

Par exemple, le gouvernement de la Colombie-Britannique vient d'annoncer certains changements, et je n'étais pas très heureux de tous ces changements, mais l'une des choses qu'il envisagera d'offrir, ce sont des crédits supplémentaires partiels pour les véhicules dont le prix est inférieur à un certain seuil. Essentiellement, il y a un incitatif pour que les constructeurs d'automobiles commencent à produire ces véhicules ici et à les mettre sur le marché. Ils explorent des façons d'offrir un financement de 0 % pour les véhicules, encore une fois, sous un certain seuil de prix... on s'assure donc ainsi que ces voitures sont offertes aux familles de la classe moyenne qui travaillent, et pas seulement aux riches. Il ne devrait pas y avoir des voitures polluantes pour les pauvres et des voitures propres pour les riches. Ce n'est pas le genre de Canada auquel nous aspirons.

[Français]

Patrick Bonin: Vous avez mentionné que la tarification industrielle sur le carbone ne pourrait pas compenser l'abolition de cette norme.

Pouvez-vous fournir des commentaires à ce sujet?

[Traduction]

Keith Stewart: La tarification du carbone dans le secteur industriel donne de très bons résultats, mais lorsqu'on envisage quelque chose comme essayer de changer les types de véhicules sur la route, la légère augmentation ou le changement de prix sur la chaîne qui va se produire chez les constructeurs ne fait pas une si grande différence dans le type de voitures qu'ils produisent, parce que les émissions principales proviennent de ce qu'ils utilisent dans le véhicule.

Le fait qu'il y ait une tarification du carbone dans le secteur industriel n'a aucune incidence pour Ford sur la durée de vie du véhicule; la seule incidence est au niveau de sa fabrication. Par contre, si vous êtes le conducteur, vous économisez énormément d'argent en frais de carburant pendant la durée de vie du véhicule parce que l'électricité coûte beaucoup moins cher que l'essence, et vous en bénéficiez si vous conduisez une voiture électrique. Si vous êtes le constructeur, vous ne profitez pas du passage à une voiture électrique.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Anstey, vous avez la parole pour cinq minutes.

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC): Merci.

Merci, monsieur Little, de vous joindre à nous aujourd'hui et aussi d'avoir fait avancer cette technologie. Je suis moi-même entrepreneure, et je sais que votre parcours comporte de nombreux défis.

Je viens de Terre-Neuve-et-Labrador, d'une région très rurale où il y a beaucoup d'exploitation des ressources. Il y a beaucoup d'industries qui dépendent des camions lourds pour rester concurrentielles. À l'heure actuelle, elles subissent d'énormes pressions financières.

Je crois qu'il y a aussi un élément d'abordabilité dans votre produit. Je voulais simplement vous donner l'occasion de nous en dire un peu plus à ce sujet pour le bénéfice des témoins, afin qu'ils

sachent tout ce que votre technologie peut offrir aux consommateurs et aux propriétaires de petites entreprises.

● (1140)

Eric Little: C'est fantastique. Merci beaucoup de me donner l'occasion de parler des avantages de la technologie.

D'un point de vue financier, la réduction du carburant est assez importante. La consommation de carburant représente 30 % du coût d'exploitation d'un camion, ce qui en fait l'une des principales composantes de ce coût. Cela peut représenter de 30 000 \$ à 50 000 \$ par année par exploitant. Il y a donc des économies assez importantes à réaliser, et nous voulons pouvoir en faire profiter le consommateur.

Ce qui est bien avec notre technologie, c'est qu'elle n'a pas d'incidence sur la charge utile. Comme vous le savez, un camion se paie en réalité au moyen de ce qu'il permet de transporter, et en raison de notre transmission et de son fonctionnement, il est doté d'une très petite batterie et d'un petit moteur diesel. Il fait environ le tiers d'un moteur diesel traditionnel en grosseur. Par conséquent, il n'y a pas de compromis sur la charge utile, ce qui est un avantage que les véhicules électriques à batterie, les VEB, ou les véhicules entièrement électriques ne peuvent pas avoir. Pour le consommateur qui a l'habitude de remplir son réservoir avec du diesel, nous sommes très heureux de pouvoir lui offrir la paix d'esprit en ce qui concerne le rayon d'action de nos véhicules, tout en offrant une réduction de 30 % des coûts d'exploitation.

Tout cela sans même parler de l'entretien. Notre système ne comporte pas toute une série de pièces mécaniques, d'engrenages et de pièces de transmission. Ce ne sont que des moteurs installés directement sur les roues. Cela signifie qu'il pourrait y avoir jusqu'à 50 % d'économies en frais d'entretien. Une fois que nous aurons obtenu la permission de vendre nos véhicules au Canada, j'ai hâte de pouvoir vous communiquer, à vous et à nos supporteurs, les vrais chiffres.

Carol Anstey: Merci. Je vous félicite de votre passion pour votre produit.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez également dit que vous apportiez une contribution importante à votre collectivité. Vous avez dit avoir été bûcheron, et j'ai pensé à une collectivité de ma circonscription de Hampton. C'est une collectivité forestière où il n'y a qu'un employeur.

Je pense qu'il y a aussi des conséquences si vous ne continuez pas à obtenir ce dont vous avez besoin du gouvernement pour continuer d'avancer, non seulement pour votre entreprise, mais également pour la collectivité où vous employez plusieurs personnes. Je pense qu'il est important que nous comprenions tous les répercussions. Si vous ne pouvez pas continuer à avancer, si vous continuez à faire face à des obstacles, quelles en seront les conséquences?

Eric Little: Les conséquences seront plutôt désastreuses. En tant qu'entreprise, nous avons investi environ 10 millions de dollars dans notre collectivité de Golden, en Colombie-Britannique. La population est d'environ 600 personnes à temps plein, mais elle augmente évidemment grâce à nos magnifiques pentes de ski pendant l'hiver et aux belles randonnées qu'il y a à faire dans la région pendant l'été. Golden, si vous ne le saviez pas, est très près de Banff. C'est une très belle région du pays. Nous sommes au cœur des montagnes Rocheuses. En fait, au cours de la dernière année, nous avons considérablement augmenté nos effectifs, passant de 8 à 32 employés à temps plein. Nous prévoyons passer à 50 employés l'an prochain, et jusqu'à 70 employés une fois que nous aurons atteint la pleine production avec notre nouvelle installation en construction.

Ce serait un coup dur pour la communauté, qui nous a vraiment accueillis à bras ouverts au cours de la dernière année. Nous avons déménagé de Merritt, en Colombie-Britannique, à Golden en avril. Il serait vraiment dommage que nous ne puissions pas produire ces camions électriques au Canada.

Carol Anstey: Pouvez-vous nous parler de l'investissement que vous avez fait? Vous l'avez vécu pendant neuf mois. Quelles ressources y avez-vous consacrées, en temps et en énergie, pour essayer de faire avancer les choses? Pensez-vous qu'il y a eu un coût de renonciation pour votre entreprise, car vous avez dû essayer de faire changer les choses alors que vous auriez pu diversifier vos activités et investir ailleurs?

J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus à ce sujet.

Eric Little: Il ne s'agit pas seulement du temps; il y a aussi la main-d'œuvre, puisque nous devons embaucher des spécialistes et du personnel administratif pour nous aider à nous y retrouver dans le contexte réglementaire, qui est très complexe. Ce qui a vraiment eu une incidence sur nos activités, c'est que nous avons dû passer des véhicules hybrides exclusivement à la construction d'un camion mécanique, ce qui n'est pas dans l'esprit de ce que nous essayons de faire à Edison. Nous ne nous appelons pas « Edison » Motors pour rien. Nous fabriquons des véhicules électriques, mais à cause de la réglementation, nous sommes obligés de fabriquer un camion traditionnel typique avec un moteur de 15 litres.

Le président: Merci, monsieur Little.

[Français]

Monsieur St-Pierre, la parole est à vous pour cinq minutes.

Eric St-Pierre (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur Stewart, à l'heure où de nombreuses provinces reculent pour ce qui est des véhicules électriques, comme l'a fait le Québec récemment, le gouvernement fédéral doit-il garder sa norme sur la disponibilité des véhicules électriques telle qu'elle a été adoptée?

• (1145)

[Traduction]

Keith Stewart: Absolument. La Colombie-Britannique et le Québec, les provinces qui ont mené le bal avec les véhicules électriques, disent qu'elles vont suivre. Le leadership fédéral est maintenant essentiel. Je pense que c'est la raison pour laquelle le travail de ce comité est vraiment important, tout comme votre contribution à l'étude en cours. En un sens, il est logique d'avoir une norme nationale à l'échelle du pays. Au Canada, les provinces prennent souvent l'initiative au départ. Franchement, la Colombie-Britannique et le Québec ont beaucoup fait dans le domaine de l'environnement. Ensuite, nous essayons d'établir une norme à l'échelle nationale.

J'espère vraiment que le gouvernement fédéral prendra les choses en main et qu'il ne nous fera pas revenir en arrière. C'est très important pour la réduction à long terme des émissions de gaz à effet de serre, et pour rendre les villes plus saines, assainir l'air et réduire les coûts de déplacement des gens.

[Français]

Eric St-Pierre: Qu'est-ce qui alimente l'opposition à cette norme selon vous, monsieur Stewart?

[Traduction]

Keith Stewart: Cela vient en partie des entreprises qui ont déjà un modèle d'affaires et qui ne veulent pas le changer. Elles veulent tenir ces nouveaux concurrents à l'écart. Nous voyons beaucoup de perturbations dans le monde là où l'électrification fait disparaître les industries titulaires. On ne parle pas seulement du transport. Il y a aussi des industries comme celle des thermopompes. En Ontario, le gouvernement Ford est intervenu pour inverser une décision de la Commission de l'énergie de l'Ontario qui aurait favorisé l'industrie des thermopompes. En ce qui concerne cette volonté d'exclure les nouveaux concurrents qui cherchent à transformer le système énergétique, franchement, les gouvernements ne devraient pas toujours appuyer les industries titulaires. Ils devraient plutôt se demander ce qui sera le mieux pour la société à long terme.

Il y a aussi la défense du pétrole et du gaz, parce que l'électrification est une menace existentielle pour l'industrie pétrolière et gazière. Lorsque l'on se penche sur ce que les gens appellent désormais la « révolution électrotechnologique », on peut voir qu'il y avait des choses que nous ne pouvions faire avant qu'avec le pétrole et le gaz. Nous pouvons maintenant les faire à l'électricité. Pour un producteur de pétrole et de gaz, c'est une grande menace. Il doit donc consacrer toutes les ressources possibles au blocage de cette menace. Pour être honnête, si j'étais à leur place, j'en ferais autant. Je ne suis pas à leur place, mais c'est une réaction rationnelle. L'objectif de nos élus est d'examiner ce qui est le mieux pour le Canada, et non pas ce qui est le mieux pour les résultats financiers d'Exxon.

Eric St-Pierre: Merci.

J'ai une brève question pour M. Allan.

L'Agence internationale de l'énergie a dit, je crois, qu'environ 20 % des véhicules vendus l'an dernier étaient électriques. On s'attend à ce que ce pourcentage soit d'environ 25 % cette année, et je crois qu'il sera de 40 % d'ici 2030.

Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez, et voyez-vous des tendances semblables au Canada?

Par ailleurs, quelle incidence cela a-t-il sur l'infrastructure de recharge au Canada?

Travis Allan: Le Canada a très bien réussi la transition vers les véhicules électriques. Comme je l'ai dit, selon nos estimations, environ un million de Canadiens ont déjà choisi un véhicule électrique, un VE. C'est un chiffre fondé sur certaines prévisions.

Je pense que, fondamentalement, c'est parce que la technologie est tellement meilleure, et mon collègue qui est ici vient d'en expliquer les avantages sur le plan de l'efficacité, du rendement et du faible entretien des VE. Nous savons que le mouvement vers ces véhicules est enclenché, et ce, à l'échelle mondiale.

Puisque nous sommes tous dans le même bateau, la question est de savoir comment nous pouvons nous assurer que les Canadiens sont prêts à adopter des VE, à économiser grâce aux VE et à mettre en place les stations de recharge nécessaires. C'est vraiment là-dessus que nous mettons l'accent.

Eric St-Pierre: Vous avez parlé d'un million de véhicules électriques, citant un communiqué de presse du 5 septembre du Conseil canadien de l'infrastructure de recharge. Vous parlez de la « certitude à long terme des politiques » pour attirer les investissements privés.

Pourriez-vous fournir une copie de ce communiqué au comité?

J'ai trouvé intéressant que vous disiez dans votre communiqué qu'il y avait un million de véhicules, mais vous avez également cité une prévision du Bureau du directeur parlementaire du budget. Pouvez-vous nous rappeler cette prévision et nous en parler rapidement, en 20 secondes?

Travis Allan: Absolument.

Je crois que dans le communiqué dont vous parlez, il était question de l'importance de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, la NDVE, pour la recharge, et je veux simplement m'assurer d'avoir le bon communiqué ici. Je suis heureux de vous fournir ces renseignements et de vous dire que, de façon générale, la norme a fait l'objet d'un examen approfondi et qu'elle a une forte incidence sur la recharge et la disponibilité des véhicules.

• (1150)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Allan.

[Français]

Monsieur Bonin, vous disposez de deux minutes et demie.

Patrick Bonin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Allan, croyez-vous que davantage d'investissements seraient nécessaires, notamment de la part du fédéral, pour le réseau de recharge? S'agit-il d'« investissements », comme le gouvernement aime les appeler, plutôt que des dépenses?

[Traduction]

Travis Allan: Nous les considérons également comme des investissements, et je pense qu'il y a deux aspects qui sont essentiels.

La bonne nouvelle, c'est que pour les Canadiens qui peuvent recharger leur véhicule à domicile, s'ils ont une maison individuelle ou une entrée distincte, il n'y a vraiment pas de problème. Nous voulons simplement nous assurer que la recharge peut être soutenue par le réseau. Cette technologie existe déjà. Quand on parle d'espaces publics et des gens qui vivent dans des immeubles en copropriété, ce sont des endroits où il est encore difficile d'obtenir un bon rapport qualité-prix. Il pourrait être très utile, en plus de la norme, d'octroyer un crédit d'impôt qui pourrait appuyer ce rapport qualité-prix. C'est ce que mes membres vous diraient. Nous essayons de trouver une façon d'améliorer ces résultats financiers et de simplement débloquer des capitaux privés.

Cela pourrait se faire au moyen d'un crédit d'impôt à l'investissement, un CII, pour les technologies propres qui s'appliqueraient au transport routier, aux recharges publiques et aussi aux immeubles résidentiels à logements multiples, qui n'y sont pas admissibles actuellement. Cela ferait une énorme différence.

[Français]

Patrick Bonin: Merci, monsieur Allan.

Monsieur Stewart, l'Institut climatique du Canada a publié un rapport montrant que le Canada n'est pas en voie d'atteindre ses objectifs de 2030 en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'absence d'une norme sur la disponibilité des véhicules électriques rend-elle la situation encore plus compliquée? Par exemple, s'il y a un nouveau pipeline ou qu'on augmente la capacité d'un pipeline, cela rendrait-il les efforts de réduction des émissions dans le transport encore plus importants?

[Traduction]

Keith Stewart: La norme sur la disponibilité des véhicules électriques est essentielle pour réduire les émissions à long terme provenant du transport. C'est le genre de mesure qui a un impact cumulatif énorme. Lorsqu'un parc de véhicules se transforme, il n'y a pas de grandes réductions dans les premières années, mais il y en a ensuite de très grandes.

Pour ce qui est d'atteindre nos objectifs climatiques à long terme, la norme sur les véhicules électriques est essentielle. Une chose, je pense, qui est vraiment difficile en ce moment, c'est que nous constatons un certain recul par rapport à certaines des politiques existantes au niveau fédéral, qui étaient déjà insuffisantes pour nous permettre d'atteindre notre objectif déclaré en matière de climat, mais si nous construisons un autre nouveau pipeline, il ne sera financé qu'avec des fonds publics d'une façon ou d'une autre. Ils pourraient trouver des façons créatives de le subventionner, malgré une résistance énorme...

Le président: Merci, monsieur Stewart.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur Bexte.

David Bexte (Bow River, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins et tous les membres du comité d'être ici aujourd'hui. Je vous suis vraiment reconnaissant du temps que vous nous consacrez et de votre engagement à comparaître. Cela fait une différence.

Monsieur Allan, j'aimerais revenir sur certaines choses que vous avez dites. On estime le prix d'une station de recharge à environ 100 000 \$.

Quelle est la répartition si c'était...? Y a-t-il une différence de prix entre les régions rurales et urbaines?

Travis Allan: Nous avons parlé à nos membres et leur avons demandé d'évaluer l'ensemble de leurs déploiements publics de recharge rapide, et ils en sont arrivés à une moyenne de 125 000 \$ par station.

Vous allez constater que c'est plus cher là où il y a d'importantes mises à niveau à faire au réseau électrique, donc pour le milieu urbain...

David Bexte: Je suis désolé, mais je vais vous demander de vous dépêcher parce que je n'ai pas beaucoup de temps.

Travis Allan: Toutes mes excuses.

Si vous travaillez dans une région rurale où le réseau électrique est très faible, cela coûtera plus cher, mais c'est à Toronto ou à Vancouver que cela coûtera le plus cher.

David Bexte: D'accord, alors est-ce que cela coûterait le double?

Travis Allan: C'est possible.

David Bexte: D'accord, donc le prix peut facilement doubler.

Il se trouve également que ce sont les endroits où la population est la moins nombreuse, où le coût de l'électricité est le plus élevé et où la production d'électricité est la moins abondante.

Pourriez-vous nous expliquer cela un peu?

Travis Allan: Je pense qu'il y aura beaucoup de véhicules hybrides rechargeables dans les régions rurales du Canada.

David Bexte: Merci beaucoup. Je peux le comprendre.

Monsieur Little, pourriez-vous nous en dire davantage sur la dynamique entre le Canada et les États-Unis?

L'industrie automobile est très intégrée et c'est une caractéristique que nous devons à la géographie des deux pays. Il n'y a rien que nous puissions faire au sujet de notre proximité avec les États-Unis et, pour autant que nous puissions l'imaginer dans l'avenir, nous resterons très étroitement liés à l'économie américaine. Je pense qu'il est utopique de penser que nous pouvons tout simplement fonctionner sans eux.

Pourriez-vous nous dire ce que le Canada pourrait faire pour se protéger ou pour être davantage maître de sa destinée?

• (1155)

Eric Little: Bien sûr. Merci beaucoup. C'est une excellente question.

D'autres pays ont fait preuve de beaucoup de souplesse dans leur façon d'aborder ce problème unique. On peut par exemple autoriser diverses normes de certification à l'échelle internationale. Par conséquent, la norme de l'euro, qui est d'ailleurs la plus largement appliquée dans le monde, pourrait être appliquée au Canada en parallèle avec celle de l'Environmental Protection Agency, l'EPA, des États-Unis. C'est en fait la solution adoptée par l'Australie.

Comme je le souligne dans mon mémoire, le comité peut examiner comment on peut tirer parti au Canada de ce très bon exemple pour veiller à ce que les règles du jeu soient équitables et pour que nous puissions offrir plus de choix au consommateur en bout de ligne.

David Bexte: Dans vos discussions, est-ce qu'Environnement et Changement climatique Canada, ECCC, a laissé entendre que la résistance — le deuxième ordre — des entreprises américaines de l'industrie automobile a constitué un facteur...

Eric Little: Je dirais que la mise à jour de notre réglementation pour que puisse être appliquée la norme européenne qui, je le répète, est la plus importante au monde et crée un marché des moteurs très concurrentiel, serait difficile — le mot ne serait pas trop fort —, mais le jeu en vaut la chandelle.

David Bexte: Si Ottawa modifiait les règles pour autoriser les véhicules hybrides — par exemple, en ajustant clairement les règles de façon à ce que cela se fasse —, quel serait le taux d'adhésion auquel vous vous attendriez dans les industries du camionnage, de la foresterie et des mines? Ces véhicules représentent-ils une solution fiable à long terme pour ces industries?

Eric Little: Oui.

Les véhicules hybrides sont sur le marché pour une grande industrie, soit l'industrie ferroviaire — un excellent exemple —, depuis les années 1930. Cette industrie a adopté l'électricité et elle ne l'a jamais regretté.

C'est pareil pour l'industrie minière. C'est la même chose. Les responsables de cette industrie ont adopté dans les années 1960 la

technologie de la transmission électrique pour leurs camions. Ils ne l'ont jamais regretté.

Il s'agit d'une technologie à l'épreuve du futur. Ce qui est formidable, c'est qu'elle représente l'avenir de tous les camions. Je suis très confiant. Chez Edison, nous sommes convaincus que c'est l'avenir de tous les camions.

David Bexte: Qu'il suffise de dire que l'adhésion serait massive, importante et significative.

Eric Little: Oui, il n'y a aucun doute.

David Bexte: En insistant sur l'importance de solutions pratiques et canadiennes, y a-t-il d'autres obstacles ou entraves à votre cheminement vers une adoption complète?

Eric Little: La seule chose que j'aimerais dire au comité, c'est que le plus gros obstacle, c'est que sans cet amendement, ou ces amendements à ce règlement, qui relève de la norme relative aux moteurs hybrides alternatifs, nous ne pouvons pas construire de camions hybrides au Canada et nous ne pouvons pas envisager un potentiel d'exportation vers le monde. Si nous ne pouvons pas valider notre technologie ici, nous ne pourrions le faire nulle part ailleurs.

Nous espérons qu'avec votre appui et vos conseils, nous pourrions éventuellement faire adopter cet amendement.

David Bexte: Très rapidement, y a-t-il autre chose à faire à moyen et à long terme?

Eric Little: Comme je l'ai dit au comité, à long terme, j'aimerais que le Canada adopte la norme européenne ainsi que les normes de l'EPA et d'Unison afin que nous ayons un marché beaucoup plus concurrentiel et que nous puissions être un acteur mondial offrant une excellente technologie canadienne partout dans le monde.

Le président: Merci, monsieur Little.

Madame Miedema, vous avez la parole pour cinq minutes, par vidéoconférence.

Shannon Miedema (Halifax, Lib.): Merci, et je suis désolée de ne pas pouvoir être avec vous en personne aujourd'hui.

Je remercie tous les témoins de leur participation.

Ma question s'adresse à M. Allan. J'ai déjà travaillé dans le domaine de l'environnement et du climat pour la municipalité régionale d'Halifax, où nous avions vraiment de la difficulté à mettre en place une infrastructure de recharge, et nous essayions de trouver des façons de favoriser la mise en place de cette infrastructure de recharge nécessaire dans les immeubles à logements multiples, parce qu'il y a plusieurs endroits où l'on n'a pas accès à un garage en milieu urbain.

Votre organisation travaille-t-elle avec les administrations locales ainsi qu'avec les gouvernements provinciaux et territoriaux sur le plan des politiques? Je comprends le principe des crédits d'impôt à l'investissement, mais pouvez-vous nous en parler? Y a-t-il du bon travail qui se fait? Nous essayions d'avancer au moyen de documents de planification et de règlements.

Si vous pouviez nous faire part de vos réflexions à ce sujet, ce serait formidable.

Merci.

Travis Allan: Oui, il existe une série de politiques très bien établies qui peuvent permettre de résoudre ce problème. On considère souvent qu'il s'agit du problème le plus difficile dans le domaine de la recharge des véhicules électriques.

Il faut d'abord s'assurer de mettre à jour les codes provinciaux du bâtiment pour ne pas aggraver le problème. Assurons-nous de construire des immeubles qui sont prêts à recevoir des véhicules électriques. Il faut ensuite envisager des programmes de mise à niveau qui peuvent aider les propriétaires d'immeubles à rénover l'ensemble du stationnement de façon efficace afin que tout le monde puisse avoir accès aux stations de recharge. Enfin, il faut offrir des solutions de recharge dans les stationnements municipaux et en bordure de rue pour les gens comme moi. Je n'ai pas accès à un garage. Je recharge ma voiture à l'extérieur de ma maison parce que je n'ai pas d'entrée. J'utilise une station de recharge municipale sur la rue, et cela peut être une excellente solution qui est très efficace pour de nombreuses familles.

Grâce à cette combinaison de solutions, il est possible de faire beaucoup de progrès.

• (1200)

Shannon Miedema: Nous avons des quartiers comme celui-là au centre-ville de Halifax, sans entrée ni garage. C'est donc bon à savoir.

L'un des autres grands obstacles à l'adhésion, c'est souvent le temps de recharge. Dans tout le Canada atlantique, on a installé des stations de recharge rapide, mais il y avait des files d'attente pour les deux ou trois bornes de recharge rapide, et la recharge prenait quand même plusieurs minutes.

Récemment, j'ai découvert de nouvelles avancées technologiques grâce au système de recharge rapide BYD qui peut vous donner une charge bonne pour environ 400 kilomètres en cinq minutes. Je sais qu'elle n'est pas encore disponible au Canada, mais pouvez-vous nous dire ce qui se passe avec la recharge rapide et ce qu'il faudrait faire pour l'amener au Canada?

Travis Allan: Oui, nous en arrivons enfin à un point où les stations de recharge publiques qui sont construites commencent à atteindre une vitesse — typiquement 125 kilowatts et plus —, où un conducteur typique constatera qu'après avoir branché son véhicule, utilisé les installations, acheté un sac de croustilles au dépanneur, une fois de retour à son véhicule, celui-ci aura probablement eu le temps de se recharger en fonction des habitudes de conduite actuelles, pour un total de 15 à 20 minutes.

Si on parle de l'électricité nécessaire pour ces stations de recharge BYD, leur installation va faire augmenter considérablement les coûts en capital, simplement parce qu'elles représentent une énorme charge sur le réseau.

Je pense que cela va se produire dans les très grandes villes, mais vous allez constater que pour une grande partie du Canada, les stations de 125, 150 et 200 kilowatts vont représenter l'équilibre idéal au chapitre du rapport électricité-coût.

Shannon Miedema: C'est logique compte tenu de la superficie du pays.

À part un crédit d'impôt à l'investissement, un CII, y a-t-il d'autres incitatifs pour les entreprises privées qui veulent simplement faire preuve de leadership et installer une station de recharge sur leur propriété, qu'il s'agisse d'un point de vente au détail ou autre? Comment pouvons-nous socialiser l'initiative? Quelle est l'analyse de rentabilisation financière? Doit-on tenir compte d'autres avantages connexes comme le marketing, l'image de marque et le leadership?

Travis Allan: Cela aide certainement, mais on commence à voir des épiceries et des détaillants haut de gamme qui installent des points de recharge et qui créent ainsi des sources de revenus supplémentaires. Par exemple, au Québec, Sobeys a été un grand chef de file dans ce domaine. Tim Hortons et bien d'autres ont annoncé qu'ils travaillaient avec l'industrie de la recharge pour attirer les consommateurs, mais aussi pour créer une autre source de revenus, ce qui peut évidemment contribuer à améliorer la rentabilité d'un tel geste.

Shannon Miedema: C'est parfait.

Monsieur Stewart, de votre point de vue, vous en avez parlé un peu, mais comment la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, ou NDVE, améliore-t-elle le choix des consommateurs et pourquoi est-elle importante?

Keith Stewart: Eh bien, les véhicules électriques ont vu le jour, comme je l'ai dit, en tant que créneau pour les riches, et je pense que la NDVE uniformise les règles du jeu et rend les véhicules accessibles à tous les consommateurs. Elle peut être conçue pour améliorer la situation, pour faire en sorte que nous ayons des...

Toutes mes excuses. Votre temps est écoulé.

Le président: Je suis désolé. Merci beaucoup.

Cela met fin à cette série de questions.

Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui et je leur souhaite un bon retour. Les témoins sont libres de partir.

Nous allons suspendre la séance pour nous préparer au prochain tour. Merci.

• (1200)

(Pause)

• (1210)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

[Français]

Le Comité reprend son étude sur la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Cet après-midi, le Comité rencontre les témoins suivants:

[Traduction]

de Dunsy Energy and Climate, M. Jeff Turner, directeur, Mobilité, et d'Environmental Defence Canada, M. Sam Hersh, responsable, Transport propre.

[Français]

Chaque locuteur dispose de cinq minutes pour faire son allocution.

[Traduction]

Quand vous voyez un carton jaune qui s'affiche, cela signifie qu'il vous reste une minute de temps de parole. Lorsque je vous signalerai la fin de votre temps de parole, prenez tout de même le temps de terminer votre phrase.

Nous allons commencer par M. Jeff Turner, pour cinq minutes.

Merci.

Jeff Turner (directeur, Mobilité, Dunsy Energy Climate): Merci, monsieur le président et membres du Comité.

Je m'appelle Jeff Turner. Je suis directeur de la mobilité chez Dunsky Energy and Climate Advisors.

Je vais commencer par vous donner un peu de contexte sur ma propre expérience professionnelle, et je vous donnerai ensuite un aperçu du type de travail que fait Dunsky dans le domaine des véhicules électriques, les VE, et de certaines conclusions précises tirées de projets récents en ce qui a trait aux normes sur la disponibilité des véhicules électriques, la NDVE.

Ma carrière est axée sur l'électrification des transports depuis près de 20 ans. J'ai des diplômes en génie mécanique de l'Université McGill, où ma recherche portait sur la conception de prototypes de véhicules hybrides et électriques et sur la modélisation du rendement des batteries dans les climats froids. J'ai travaillé pour deux constructeurs de véhicules différents; l'un vendait des VE à London et l'autre était basé à Vancouver, en Colombie-Britannique, et développait des véhicules commerciaux hybrides et électriques en partenariat avec la Ford Motor Company.

Par la suite, j'ai passé quatre ans chez Powertech Labs de BC Hydro, où je me suis concentré sur les technologies qui aident à intégrer les VE au réseau et à déployer l'infrastructure de recharge publique.

En 2017, je me suis joint à Dunsky, une entreprise canadienne comptant plus de 65 professionnels qui se concentrent sur l'analyse et l'élaboration de stratégies pour soutenir la transition énergétique. Depuis, nous avons mené des projets avec des gouvernements, des services publics et des sociétés dans les 10 provinces, ainsi qu'avec des États américains chefs de file comme la Californie, le Colorado et le Massachusetts pour les aider à comprendre et à concevoir des politiques visant à surmonter les obstacles à l'adoption des VE, prévoir le rythme d'adoption et la demande connexe sur le réseau, et élaborer des politiques pour un déploiement efficace de l'infrastructure de recharge.

Ici, à Ottawa, notre nom est souvent associé aux rapports que nous avons publiés pour Transports Canada sur la disponibilité des VE chez les concessionnaires ou sur les prévisions d'infrastructure de recharge et l'électrification du parc automobile pour Enercan. Nous avons également élaboré des prévisions de recharge pour 15 services publics d'électricité canadiens dans huit provinces, ainsi que des analyses et des stratégies relatives aux VE pour 22 villes canadiennes, de Halifax à Victoria, de Toronto à Calgary et pour un bon nombre d'autres entre les deux.

Tout cela, sans oublier notre travail avec les gouvernements provinciaux de toutes allégeances, y compris ceux de la Colombie-Britannique, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse.

Ces projets nous permettent de mieux comprendre le fonctionnement des VE dans ces régions, les obstacles particuliers qui freinent les consommateurs et la façon dont ces obstacles évoluent au fil du temps. Cela nous a donné l'occasion de peaufiner continuellement notre analyse et, en particulier, notre modèle de prévision de l'adoption des VE, que nous avons lancé pour la première fois en 2018. Nous avons récemment eu l'occasion d'utiliser ce modèle pour élaborer des prévisions sur l'adoption de VE dans chaque province et territoire dans le cadre du projet Powering Up mené avec Mobilité électrique Canada. Nous avons fait des prévisions relatives à l'adoption des VE dans le cadre d'un éventail de scénarios stratégiques, et quantifié la croissance connexe de la charge électrique dans chaque région.

Au cours des deux derniers mois, nous avons été en mesure de revoir cette analyse, de nous concentrer plus particulièrement sur l'incidence de la NDVE et d'explorer quelques scénarios stratégiques de rechange, tout en tenant compte des perturbations que nous avons observées sur le marché en 2025, notamment la suspension soudaine des remises sur le prix d'achat et l'incertitude qui en résulte sur le marché. Notre analyse a révélé que, même en l'absence de politiques de soutien, il est probable que le marché canadien des véhicules légers connaîtra une transition vers les VE, stimulée par les progrès technologiques continus qui sont de nature mondiale.

Nous avons également constaté que des politiques comme la NDVE peuvent sensiblement accélérer cette transition, ce qui permet à un plus grand nombre de Canadiens de profiter plus rapidement des avantages des VE. Ces avantages comprennent l'abordabilité — les VE permettent d'économiser, en moyenne, environ 1 700 \$ par année en coûts de carburant seulement — et la réduction des émissions de GES et d'autres émissions qui ont d'importantes répercussions sur la santé des Canadiens.

En ce qui concerne l'abordabilité, même si les VE peuvent faire économiser de l'argent à leurs propriétaires pendant la durée de vie du véhicule, nous savons que la plupart des acheteurs de véhicules ne sont pas comme moi — ils n'utilisent pas une feuille de calcul pour calculer le coût total de possession —, et leur principale préoccupation est le prix affiché chez le concessionnaire. Notre modélisation saisit cette dynamique et la façon dont l'adoption augmente à mesure que les prix initiaux des VE diminuent au fil du temps.

Notre modélisation a mis en évidence que, bien que la NDVE aide à assurer une expérience de magasinage plus fluide pour les véhicules électriques, des périodes d'attente moins longues, un plus grand nombre de véhicules chez le concessionnaire et des vendeurs motivés, elle peut aussi inciter les constructeurs automobiles à accélérer ces réductions de prix des véhicules électriques grâce à une concurrence accrue et à des économies d'échelle.

Nous avons également modélisé une approche à volets multiples qui comprend des stratégies complémentaires pour aider à accroître l'abordabilité des VE, y compris de modestes remises gouvernementales qui sont progressivement éliminées au fil du temps, ce qui aide à partager le fardeau lié à l'atteinte de ces points de prix.

Avec la bonne combinaison de politiques, nous avons constaté qu'une cible de 50 % de part du marché pour les VE est réalisable d'ici 2030, ce qui se traduira par des économies supplémentaires de 30 milliards de dollars en carburant et de 4 milliards de dollars en avantages pour la santé grâce à l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes canadiennes.

Enfin, dans l'ensemble de nos travaux, nous constatons souvent à quel point ce type de politique est utile pour assurer la certitude du marché, en particulier pour les services publics et les acteurs du secteur privé avec lesquels nous travaillons, qui envisagent d'importants investissements dans la capacité du réseau et dans l'infrastructure de recharge. Nous avons vu de nos propres yeux comment des cibles réglementées accroissent la confiance et renforcent les analyses de rentabilisation, ce qui permet d'attirer des investissements importants au Canada de la part de partenaires précieux dans la transition vers les véhicules électriques.

Je serai heureux de répondre à vos questions. Merci.

• (1215)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Turner.

Monsieur Hersh, vous avez la parole pour cinq minutes.

Sam Hersh (responsable, Transport propre, Environmental Defence Canada): Merci. Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Sam Hersh et je suis responsable du programme de Transport propre chez Environmental Defence, un organisme canadien de défense de l'environnement de premier plan. Nous travaillons avec le gouvernement, l'industrie et les particuliers pour défendre la salubrité de l'eau, un climat sûr et des collectivités saines.

[Français]

Notre position est claire: le Canada doit maintenir une norme sur la disponibilité des véhicules électriques, qui est rigoureuse. Affaiblir ou suspendre ce règlement nuirait aux consommateurs, compromettrait les objectifs climatiques et mettrait en péril la compétitivité du Canada dans la transition mondiale vers des transports propres. Cela avantagerait également une industrie automobile qui, depuis des décennies, résiste au progrès.

[Traduction]

La NDVE vise un objectif simple: rendre les véhicules électriques disponibles et abordables dans toutes les régions du Canada. Avant l'adoption de la NDVE, les Canadiens faisaient face à des pénuries chroniques, et ce n'était pas parce qu'ils ne voulaient pas de VE. C'est parce que les constructeurs automobiles ont restreint l'approvisionnement en accordant la priorité aux camions et aux véhicules utilitaires sport à essence à marge élevée, plutôt qu'aux modèles électriques plus abordables.

La NDVE change cela en veillant à ce que le Canada reçoive sa juste part de l'approvisionnement en VE. Lorsque les VE deviennent disponibles, les avantages sont considérables. Certains modèles montrent qu'avec une NDVE forte, les Canadiens économiseraient 45 milliards de dollars en coûts de carburant d'ici 2035, soit environ 1 750 \$ par conducteur de VE par année, parce que l'électricité est beaucoup moins chère et son prix est plus stable que celui de l'essence.

[Français]

La norme est aussi l'une des politiques climatiques les plus efficaces et les moins chères du Canada. Elle permettrait de réduire les émissions de 69 mégatonnes d'ici 2035, ce qui équivaldrait à retirer 15 millions de voitures à essence de la circulation. Elle offre aussi d'énormes avantages pour la santé; or ces avantages diminuent rapidement si la réglementation est affaiblie ou retardée.

[Traduction]

Malgré ce que prétend l'industrie automobile, le moment est venu d'adopter une norme sur la disponibilité des VE. Les ventes ont récemment été plombées par une pause dans les remises fédérales et provinciales et par l'incertitude à court terme au sujet de l'avenir de la NDVE elle-même. C'est exactement la raison pour laquelle le règlement prévoit une grande souplesse intégrée, y compris des crédits pour action précoce, une période d'étalement de trois ans, des services de crédit bancaire, des contributions limitées aux véhicules hybrides rechargeables, les VHR, et des crédits pour les investissements dans l'infrastructure. La NDVE a été conçue pour absorber les chocs à court terme. La suspension des obligations de conformi-

té en 2026 était inutile et elle a accru l'incertitude, plutôt que de la réduire.

Les constructeurs d'automobiles ont prouvé à maintes reprises que les mesures volontaires ne suffisent pas. Les constructeurs d'automobiles traditionnels se sont opposés à tous les règlements importants en matière d'environnement et de sécurité, ou ont retardé leur adoption pendant des décennies, comme quelqu'un du groupe précédent l'a mentionné, qu'il s'agisse des ceintures de sécurité, des normes d'efficacité énergétique ou des politiques antérieures sur les véhicules électriques. Au Canada seulement, ils ont tenu plus de 200 réunions de lobbying avec des fonctionnaires fédéraux depuis l'adoption de la norme et mènent des campagnes coordonnées pour affaiblir ou éliminer la norme. Tout cela s'inscrit dans une stratégie de longue date: préserver le plus longtemps possible le modèle d'affaires à haut rendement des camions à essence. Un statu quo sans la NDVE profite de façon disproportionnée aux constructeurs automobiles, et non aux Canadiens des régions urbaines, suburbaines ou rurales.

Si le Canada se retire de la NDVE maintenant, les prix des véhicules électriques demeureront élevés, les modèles abordables demeureront rares et les investissements dans les infrastructures de recharge ralentiront. Nous risquerions également de perdre du terrain au profit des concurrents internationaux qui sont en train d'augmenter leurs ventes à l'échelle mondiale. Entretemps, les constructeurs d'automobiles américains gagneraient un avantage sur le reste du marché des véhicules à essence, tout comme ils exercent de fortes pressions pour que la transition se fasse plus lentement.

Environmental Defence Canada exhorte le Comité à maintenir la NDVE avec un recalibrage limité. Nous recommandons, dans un mémoire que nous avons présenté au Comité avec d'autres organisations, de rétablir une exigence pour 2026 qui reflète la part réelle du marché, de reprendre la trajectoire des exigences au plus tard en 2027 et d'éviter de nouveaux mécanismes d'assouplissement qui diluent la norme.

• (1220)

[Français]

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques n'est pas le problème, mais la solution. Elle protège les consommateurs, renforce la compétitivité du Canada, améliore la santé publique et permet de réaliser des progrès climatiques sans subventions gouvernementales de plusieurs milliards de dollars. L'affaiblir maintenant serait une erreur coûteuse. Une norme rigoureuse est le meilleur moyen de garantir aux Canadiens et aux Canadiennes des véhicules plus propres et plus abordables et de s'assurer que le Canada demeure un chef de file de l'économie des transports propres.

[Traduction]

Merci.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Hersh.

Nous commençons la période des questions par M. Leslie, du Parti conservateur.

La parole est à vous pour six minutes.

[Traduction]

Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à vous deux d'être ici avec nous aujourd'hui.

J'aimerais commencer par M. Hersh.

J'ai eu la chance d'envoyer un sondage à tous mes électeurs, et j'ai obtenu l'un des taux de réponse les plus élevés sur cette question. La question était: Êtes-vous en faveur du passage obligé aux véhicules électriques, aux VE? Quatre-vingt-dix-huit pour cent des répondants ont dit qu'ils ne l'étaient pas. Ils ont dit qu'ils voulaient pouvoir choisir le véhicule qui leur convenait.

Êtes-vous en train de me dire qu'ils ont tous tort?

Sam Hersh: Merci de votre question, monsieur Leslie.

Ce n'est certainement pas ce que je dis.

Pour remettre en question la prémisse, je pense que la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, la NDVE, comme beaucoup d'autres témoins l'ont dit, ne consiste pas à dire aux gens ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas conduire; il s'agit plutôt de donner aux Canadiens la possibilité de choisir de conduire une voiture électrique ou non. À l'heure actuelle, les véhicules électriques sont inabornables. Il y a des pénuries et de longs délais d'attente pour obtenir ces voitures.

Je pense que la NDVE vise d'abord à élargir le choix, qui est limité à l'heure actuelle.

Branden Leslie: J'ai entendu cet argument à quelques reprises, qu'en rendant obligatoire l'achat d'un certain type de véhicule, cela revient en fait à offrir un plus grand choix. Je pense que les gens qui m'envoient ici pour les représenter ont de la difficulté à comprendre qu'il est préférable pour eux d'être forcés d'acheter un certain type de véhicule et de faire les investissements nécessaires à leur propre domicile pour recharger leur véhicule pendant la nuit. Il m'est très difficile, lorsque j'obtiens un taux de réponse de 98 % contre, de venir ici et de me faire dire que je devrais tout simplement ne pas tenir compte de la volonté de mes électeurs.

Ils me posent beaucoup de questions complémentaires, comme: « Quelle sera la source d'énergie? » Au Manitoba, par exemple, pas plus tard qu'hier, je crois, le gouvernement néo-démocrate a annoncé la construction d'une nouvelle turbine au gaz parce que, compte tenu du rythme actuel de consommation d'électricité, nous n'aurons pas assez d'énergie. De façon générale, nous sommes fiers de pouvoir compter sur autant d'hydroélectricité. Je sais que d'autres provinces sont dans la même situation.

Quelle sera la facture totale en dollars pour les entreprises de services publics qui devront produire beaucoup plus d'électricité si nous adoptons un parc de véhicules entièrement électriques à l'échelle du pays?

Sam Hersh: Je pense que M. Turner serait peut-être mieux placé pour répondre à cette question précise, mais sur ce point, je le répète, la NDVE ne vise pas à forcer les gens à conduire une voiture électrique. Il s'agit de donner plus de choix aux gens. Il s'agit d'être...

Branden Leslie: Vous voyez pourquoi cela prête à confusion, n'est-ce pas? C'est une obligation. Vous exigez qu'il ne puisse être vendu que...

Sam Hersh: Eh bien, cette obligation ne s'applique pas aux consommateurs. Elle est imposée aux concessionnaires en ce qui a trait à la vente de véhicules électriques. Elle ne concerne pas les consommateurs. On ne dit pas qu'il faut acheter un véhicule électrique. On exige que les concessionnaires en offrent, mais aussi, comme je l'ai dit dans mon exposé, on leur donne beaucoup de latitude quant au moment où ils devront respecter cette norme. Il y a un délai de grâce de trois ans. Il y a un système de crédit. En même temps, on leur donne une grande marge de manœuvre.

Branden Leslie: Les constructeurs ont dit au gouvernement — c'est la raison pour laquelle cette pause a été amorcée — que la demande n'est pas au rendez-vous. Lorsque je parle aux concessionnaires de ma région, la demande n'est certainement pas au rendez-vous dans les régions rurales. C'est à cause du manque d'infrastructure. Dans notre dernier groupe de témoins, nous avons entendu de bonnes informations au sujet de certaines des exigences.

Encore une fois, j'aimerais revenir à la question de l'électricité. Au bout du compte, quels que soient les coûts — nous avons entendu dire qu'il en coûterait jusqu'à 250 milliards de dollars pour électrifier notre pays en vue de satisfaire à cette exigence —, les entreprises de services publics ne vont pas absorber ces coûts. Ces coûts se répercuteront sur le coût du transport. Même si nous disons que c'est une source d'énergie certainement moins chère à l'heure actuelle, ce ne sera plus le cas à ce moment.

Ne vous méprenez pas, ces véhicules sont des merveilles d'innovation. Je pense que quiconque veut en acheter un devrait pouvoir le faire. Cependant, les gens que je représente ont du mal à se faire dire par le gouvernement ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas acheter. Oui, ce sont les constructeurs qui se font dire qu'ils doivent les offrir, mais si les gens ne veulent pas les acheter, on les force à le faire.

Prenons, par exemple, le cas d'une personne qui a acheté un tacot d'occasion. Il peut s'agir d'une personne à faible revenu ou à revenu modeste, ou ce que l'on appelle un travailleur pauvre. Cette personne travaille d'arrache-pied pour subvenir aux besoins de sa famille. Elle ne comprend vraiment pas pourquoi les gens de ce gouvernement, dans leur tour d'ivoire, pourraient lui dire ce qui est le mieux pour elle, que cela va lui faire économiser tant d'argent, alors qu'elle a à peine les moyens de payer l'épicerie. Que me recommanderiez-vous de dire à un résident à faible revenu de ma circonscription qui me dit qu'il ne veut pas acheter de véhicule électrique?

● (1225)

Sam Hersh: Encore une fois, ce n'est pas ce que dit la norme. Je pense que lorsque nous parlons des coûts, nous devrions également examiner le coût de renonciation dont il est question dans le rapport de Dunsky. Encore une fois, je suis certain que M. Turner pourra vous en dire plus à ce sujet.

En ce qui concerne les soins de santé, par exemple, à long terme, d'après certains modèles que nous avons également utilisés, il y a des économies de 90 milliards de dollars en matière de soins de santé, et 11 000 décès prématurés de moins. Je pense qu'il y a beaucoup plus d'avantages à mettre cela en œuvre et à veiller à atteindre du même coup nos objectifs climatiques.

Encore une fois, je pense que beaucoup de gens dans les régions rurales du Canada veulent avoir les moyens d'acheter une voiture électrique. Je ne pense pas que tous les habitants des régions rurales du Canada et d'autres circonscriptions au pays veuillent tous conduire une voiture à essence. Encore une fois, la NDVE leur donne la possibilité de choisir. En augmentant l'offre, cela fait baisser les prix et donne aux gens la capacité de se payer une voiture électrique, ce qui est positif à mon avis et ce dont nous avons besoin dans notre pays.

Le président: Il vous reste quatre secondes.

Branden Leslie: J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Merci.

Madame Miedema, vous avez la parole pour six minutes.

Shannon Miedema: Merci beaucoup.

Je suis heureuse de vous voir tous les deux, monsieur Turner et monsieur Hersh.

Au cours de cette étude et lors de la précédente, nous avons beaucoup parlé de dissiper les mythes. Je viens d'en voir un excellent exemple avec mon honorable collègue du Parti conservateur.

Je me demande, monsieur Turner, si vous aimeriez ajouter quelque chose à cet échange et parler un peu du mandat par rapport à la norme sur la disponibilité, et de ce que cela signifie précisément pour les constructeurs d'automobiles, pour les concessionnaires et pour le consommateur.

Jeff Turner: Merci, monsieur le président. Je suis heureux de contribuer à l'étude.

Je dirais, en ce qui concerne la façon de répondre aux électeurs qui sont préoccupés par cette politique, tout d'abord, que l'un des aspects à garder à l'esprit est le calendrier de mise en œuvre dont nous parlons ici. Par exemple, aujourd'hui, nous ne parlons pas du tout de forcer tout le monde à acheter un VE. Nous parlons d'une politique qui obligerait les constructeurs automobiles à faire en sorte que 20 % de leur part de marché au pays soit constituée de véhicules électriques. Donc, oui, il est possible que certaines personnes soient réticentes, mais il y a de fortes chances que si nous avions une part de marché de 14 % en 2024 avec la bonne combinaison de mesures stratégiques en place, l'objectif de 20 % ne devrait pas être trop loin.

L'éléphant dans la pièce, c'est que, bien sûr, au fil du temps, cet objectif augmente. Je pense que l'une des choses dont j'ai parlé, c'est que dans notre analyse, nous portons une attention particulière à l'évolution de la technologie. Si vous retournez 10 ans en arrière, les VE sur le marché avaient peut-être un rayon d'action de 120 à 140 kilomètres. Les seuls véhicules électriques étaient des voitures. Il n'y avait pas de camionnette électrique sur le marché. Aujourd'hui, il y a des camionnettes entièrement électriques qui peuvent parcourir plus de 700 kilomètres. Nous avons des débats sur les cas d'utilisation qui peuvent ou ne peuvent pas être appuyés par l'offre actuelle de VE. L'an prochain, des camionnettes hybrides rechargeables de Ram arriveront sur le marché, ce qui devrait répondre à beaucoup de préoccupations concernant l'anxiété liée au rayon d'action et ce genre de choses.

Je pense qu'il est très important de garder cela à l'esprit, lorsque nous projetons où nous en serons dans 10 ans, et où en sera la technologie. Il y a aussi des VE qui peuvent se recharger en moins de

20 minutes. Je pense qu'en général, les gens ne sont pas au courant de ces progrès et des diverses options technologiques qui arrivent sur le marché ici au Canada et ailleurs dans le monde.

Pour ce qui est des répercussions sur le réseau, nous sommes les auteurs de l'étude dont il est souvent question en ce qui concerne le coût de la mise à niveau du réseau. Nous avons présenté un éventail de résultats possibles, y compris des scénarios plus optimistes et d'autres plus prudents. Nous constatons, bien sûr, que la partie supérieure de cette estimation est souvent citée. Selon notre estimation centrale, les améliorations au réseau coûteront plutôt environ 90 milliards de dollars, et ce, pour le transport léger et le transport lourd. Seulement pour les véhicules légers, on parle de 45 milliards de dollars selon nos dernières estimations. Ce qui est crucial, c'est que ces véhicules rapportent plus de 70 milliards de dollars en revenus aux services publics d'électricité parce que les conducteurs de VE paient davantage pour l'électricité. Les revenus que les services publics tirent de ces conducteurs de VE compensent largement le coût des mises à niveau nécessaires pour les soutenir. Cela reflète les constatations que nous avons faites au sud de la frontière, ainsi qu'en Californie, selon lesquelles les VE représentent un avantage net pour le réseau et peuvent faire baisser les coûts d'électricité pour tous les consommateurs, qu'ils conduisent ou non un VE. Je pense que cela s'ajoute aux avantages importants sur le plan des économies de carburant.

• (1230)

Shannon Miedema: Merci.

Pourquoi pensez-vous qu'il y a une telle résistance de la part des différents points de vue politiques et du secteur canadien de l'automobile, alors que nous comprenons la direction que prend le reste du monde? Nous savons que le Canada vit régulièrement des situations de feux de forêt et d'inondations. Nous comprenons que nous aimerions être des chefs de file, et non pas être à la traîne au chapitre de la croissance de notre économie. En fin de compte, que choisirons-nous? Laisserons-nous ces intérêts privés conserver leur mainmise? Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Jeff Turner: Je ne dirais pas que nos recherches et nos analyses portent vraiment sur les aspects politiques de tout cela. Je dirais que l'un des principaux facteurs qui influencent nos prévisions quant à l'orientation de ce marché est la compréhension de ces technologies et la sensibilisation en la matière. En général, on constate que les consommateurs ne sont pas vraiment au courant du fait, par exemple, qu'il en coûte environ 5 \$ pour recharger une voiture, et que vous pouvez le faire à la maison, pourvu que vous ayez une entrée. Nous croyons que le manque de sensibilisation à ces solutions fait partie du problème.

Il est révélateur qu'un certain nombre d'initiatives de sensibilisation soient financées par le gouvernement. Il semble y avoir un manque d'information de ce genre de la part des constructeurs de ces produits dans bien des cas. Je pense que c'est probablement l'une des grandes pièces du casse-tête. Si vous demandez à quelqu'un qui a conduit un véhicule électrique... Je vis dans une région rurale. Mon voisin est un chasseur. C'est un charpentier. Il conduit un véhicule électrique et il en est très heureux. Je pense qu'il y a un signe clair que les gens qui donnent une chance à cette technologie trouvent qu'elle est vraiment pratique et très abordable.

Shannon Miedema: Merci.

Monsieur Hersh, pourriez-vous nous parler rapidement des mesures que votre organisation envisage pour essayer de dissiper les mythes et d'offrir ce genre d'éducation et de sensibilisation? Il peut y avoir de la publicité payée très percutante de la part des groupes de lobbying. Que pouvons-nous faire pour rétablir les faits?

Sam Hersh: Je pense que M. Turner a vraiment répondu en grande partie à cette question. Dans le peu de temps dont je dispose, je crois que les initiatives d'éducation et de sensibilisation du gouvernement sont justifiées. Pour ce qui est de certains mythes dont nous venons d'entendre parler, l'idée qu'il n'y a pas de demande ou qu'il y en a très peu me semble fausse. Je pense que le véritable problème, c'est la restriction de l'offre sur le marché et l'incertitude qui entoure ce qui se passe avec la NDVE. Nous avons besoin d'une NDVE plus stable, et je pense que cela entraînerait une hausse de la demande.

Le président: Merci.

[Français]

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour six minutes.

Patrick Bonin: Merci, monsieur le président.

Je dois reconnaître que mes collègues conservateurs sont particulièrement efficaces dans certaines de leurs campagnes. On l'a vu dans le cas de la tarification du carbone, ce qui a même mené à un recul de la part du gouvernement. On l'a vu aussi du côté des véhicules électriques. En fait, ils s'opposent à toutes les mesures environnementales, ou presque, par des communications stratégiques. Il faut bien le dire, il y a même parfois de la désinformation.

Considérez-vous que le gouvernement en fait assez pour défendre, promouvoir et faire connaître les bénéfices liés à un mandat de zéro émission?

Sam Hersh: Je pense qu'en effet, le gouvernement pourrait probablement faire un meilleur boulot. Comme je viens de dire, il nous faut mettre sur pied plus de programmes d'éducation et de sensibilisation. De notre côté, nous avons essayé de le faire dans plusieurs campagnes. Je pense qu'il y a beaucoup de mythes, comme celui voulant qu'il existe une taxe de 20 millions de dollars. Je pense que le gouvernement devrait en faire plus pour lutter contre ces idées et cette rhétorique.

Patrick Bonin: Qu'aimeriez-vous voir le gouvernement faire concrètement?

Sam Hersh: J'aimerais qu'il y ait plus de programmes et plus d'investissements dans certains programmes pour qu'on puisse les faire connaître dans les différentes régions. Il faudrait plus d'information non seulement sur la façon dont fonctionne un véhicule électrique, mais aussi sur la norme elle-même. Je trouve qu'il y a beaucoup de mythes et beaucoup de désinformation sur la norme elle-même.

• (1235)

Patrick Bonin: Il faut donc des programmes d'éducation, de sensibilisation et d'information, de même que de la publicité.

Sam Hersh: Oui.

Patrick Bonin: Monsieur Turner, nous n'entendons pas assez parler des coûts de renonciation, notamment sur le plan économique et sur celui de la santé. Je pense que vous les chiffrez à 8 milliards de dollars.

j'aimerais que vous nous parliez un peu

Pouvez-vous nous parler des bénéfices qui y sont liés?

Jeff Turner: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Je dirais qu'ils sont souvent exclus de la discussion. Je pense qu'une bonne partie de notre analyse des années précédentes mettait l'accent sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais je crois que cela ne tient pas compte d'un certain nombre d'avantages qui sont beaucoup plus chers au consommateur moyen.

J'ai parlé de mon voisin, qui est très heureux d'économiser des milliers de dollars par année en conduisant un véhicule électrique. C'est l'un des avantages de cette technologie qui passe trop souvent sous silence. Je pense que la grande majorité des gens ne savent toujours pas à quel point un VE peut permettre d'économiser.

En ce qui concerne la qualité de l'air, quiconque vit en ville a déjà vécu ces journées, au plus fort de l'été, lorsque la ville est enveloppée par une sorte de brouillard jaunâtre. Les chiffres montrent que ce phénomène a une incidence importante sur une partie de notre population qui est aux prises avec des problèmes respiratoires.

[Français]

Patrick Bonin: Pouvez-vous nous parler des coûts, non seulement en argent, mais aussi en vies humaines et en hospitalisations? Ça réveillerait peut-être mes collègues conservateurs.

Jeff Turner: Nous avons récemment publié un rapport dans lequel on a quantifié les économies sur le plan de la santé. Il s'agit de plusieurs milliards de dollars. En fait, on parle de 4 milliards de dollars, et de 6 milliards de dollars jusqu'en 2035. Les économies augmenteront certainement après 2035, étant donné que le taux d'adoption de véhicules électriques augmentera après cette date. Ça augmentera donc encore plus jusqu'en 2050.

Patrick Bonin: Allez-vous pouvoir nous transmettre ces chiffres? Avez-vous quelque chose de concret pour mes collègues conservateurs, qui ne comprennent pas qu'il y a un enjeu de santé publique, de morts, de morts prématurées et d'hospitalisations? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

Jeff Turner: Certainement. Je pourrai vous transmettre notre rapport ainsi qu'une étude réalisée par The Atmospheric Fund. Cette agence a travaillé avec Santé Canada pour quantifier ces économies et étudier en profondeur les genres de maladies en cause, les genres d'avantages et à quel point ça peut augmenter jusqu'en 2050.

Patrick Bonin: Si vous pouviez nous soumettre ces documents, nous vous en serions reconnaissants.

On entend souvent dire qu'on va manquer d'électricité et qu'on ne sera pas en mesure de répondre à la demande. Or, en Chine, un pays en développement, 50 % des véhicules neufs vendus sont électriques. Je parle bien de la Chine.

Selon vous, est-ce faisable, souhaitable même de répondre à cette demande en électricité? À combien s'élève la demande supplémentaire en électricité? Croyez-vous qu'un pays développé comme le Canada pourra répondre à cette demande supplémentaire?

Jeff Turner: Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Ce sont d'excellents exemples de la transformation que nous avons observée dans d'autres pays. Certains pays passent brusquement d'un réseau électrique peu performant à un développement rapide dans ce domaine. Il y a 100 ou 150 ans, le Canada n'avait pas de réseau électrique.

C'est effectivement une transformation importante. On parle d'une très faible croissance au fil du temps, mais il y a deux éléments favorables qui témoignent du fait que les services publics d'électricité s'intéressent vraiment à l'électrification des transports.

Tout d'abord, cela ne se fera pas du jour au lendemain. Certains aiment imaginer ce qui se passerait si tout le monde utilisait un VE demain matin, mais ce n'est pas du tout ainsi que les choses vont se passer. Même si nous pouvions atteindre 100 % des nouvelles ventes en 2035, il faudrait attendre à 2050 environ pour que tout le parc soit électrique. Ce délai de renouvellement du parc donne beaucoup de temps aux services publics pour s'adapter à cette transition.

Plus important encore, les services publics considèrent les VE comme une charge très souple. La plupart des gens veulent un VE avec une autonomie de 500 kilomètres, mais ils ne parcourent que 50 kilomètres par jour, ce qui suppose une charge d'environ une ou deux heures à chaque fois. La plupart des gens branchent leur véhicule à 18 heures et le débranchent le lendemain matin vers 6 ou 7 heures. Le moment de la recharge est très variable, et c'est vraiment l'ingrédient par excellence qui permet aux services publics de faire des VE un avantage net dans le réseau. C'est une charge souple, qui peut s'adapter et éviter le moment où le réseau est déjà à pleine capacité, pour maximiser l'utilisation de sources variables d'énergie renouvelable.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Je donne maintenant la parole à M. Bexte.

[Traduction]

Monsieur Bexte, vous avez cinq minutes.

David Bexte: Merci, monsieur le président. Merci aux témoins. Je vous suis vraiment reconnaissant d'être ici aujourd'hui. Cela demande beaucoup de venir au Comité, et je vous en suis très reconnaissant.

Il y a beaucoup de choses à analyser.

Monsieur Turner, vous avez parlé de la modernisation du réseau. J'ai une brève question. Dans les prévisions des coûts de mise à niveau, combien de fois les prévisions sont-elles faibles, en général, dans les exercices de modélisation?

• (1240)

Jeff Turner: Excellente question.

C'est variable et cela dépend des prévisions. Nous avons eu l'occasion de faire des prévisions sur l'adoption des VE depuis environ 2018 et nous fournissons souvent un éventail d'estimations. Durant une certaine période, nous avons constaté que le rythme d'adoption était plus près de la limite supérieure de nos prévisions, et, à d'autres moments, comme plus récemment, il tend un peu vers la limite inférieure.

David Bexte: D'accord, merci. On parle de 90 milliards de dollars pour la limite inférieure et de 200 milliards de dollars pour la

limite supérieure, et la probabilité de l'une ou de l'autre est inconnue.

Jeff Turner: En fait, c'est plutôt 40 milliards de dollars à la limite inférieure, alors que notre hypothèse centrale est de 90 milliards.

David Bexte: Pourriez-vous nous expliquer la différence entre le coût du transport d'électricité supplémentaire et celui de la production?

Jeff Turner: Oui. Ces chiffres se trouvent dans notre rapport. Je ne les ai pas en tête, mais, généralement parlant, c'est la production qui est l'élément le plus important. À court terme, la distribution locale est probablement le point le plus sensible, et le transport se situe quelque part entre les deux. Cela varie évidemment beaucoup d'une région à l'autre du pays.

David Bexte: La distribution locale est un gros problème en raison du manque de transformateurs et de ses répercussions sur le service résidentiel.

À terme, tous les véhicules seront électriques. C'est un mandat. C'est une certitude incontournable si le gouvernement poursuit ce processus, et les gens deviennent très inquiets quand ils n'ont pas d'alternatives suffisantes et acceptables, surtout dans les régions rurales et éloignées du Canada. Le coût de l'accélération de cette transition sera assumé par les contribuables, parce qu'il y aura un décalage.

Pourriez-vous nous parler de ce qui pourrait atténuer ce décalage entre l'offre et la demande? Je parle du réseau et de l'approvisionnement en électricité.

Jeff Turner: Certainement.

Je crois que la clé est la préparation des services publics à cette transition. Cela signifie des prévisions de charge rigoureuses et la mise à niveau du réseau dans certains cas, mais, surtout, il faut concevoir des programmes qui encouragent la recharge en dehors des heures de pointe et qui tirent parti de la souplesse durant les périodes où la recharge est possible.

La grande majorité des Canadiens vont décider du jour au lendemain de recharger à la maison s'ils en ont la possibilité, et c'est en fait un très bon moment pour maximiser l'utilisation des immobilisations de notre réseau, pour vendre plus de kilowattheures aux mêmes coûts fixes et pour répartir ces coûts entre un plus grand nombre de clients.

David Bexte: Est-ce qu'on envisage une subvention ou...

Jeff Turner: Je parle de l'adoption des VE. Si la transition est accélérée, on peut accélérer ces avantages pour...

David Bexte: Envisagez-vous d'inciter les gens à acheter un VE au moyen d'une subvention ou d'une pénalité ou...

Jeff Turner: C'est général. Dans le cas de la préparation des services publics, je dirais qu'il s'agit de créer une sorte de certitude sur le marché, avec des cibles permettant de concevoir.

David Bexte: Cette certitude du marché s'appuierait donc sur des subventions ou des pénalités.

Je dois dire que cela va directement dans le sens de ce que des collègues ont comparé à la Chine, et je ne voudrais absolument pas me retrouver dans la situation de la Chine, avec la contrainte et le bilan environnemental qui en découle, pour tout le processus de la chaîne d'approvisionnement manufacturière qui y est lié.

Vous semblez laisser entendre qu'on a beaucoup de latitude pour construire le réseau, mais je ne crois pas que ce soit le cas. Nous n'envoyons pas les bons signaux pour pouvoir construire ce qu'il faut en temps et lieu. Quelles sont donc les solutions de rechange en cas de décalage?

Jeff Turner: Ce n'est pas ce que nous disent les services d'électricité jusqu'ici. Ils constatent une augmentation importante de la charge. Ils doivent justifier ces investissements.

C'est une expérience intéressante que de consulter le site Web de n'importe quelle entreprise d'électricité au Canada. Vous découvrirez probablement que, sur une page du site Web, on renseigne les clients sur les VE en leur disant à quel point ils sont formidables, on répond aux questions à ce sujet et on leur offre probablement des rabais. Cela ne me dit pas que ces services publics... Ils reconnaissent qu'il y a du travail à faire, mais ils ne freinent pas la transition vers les VE. En fait, c'est plutôt le contraire.

David Bexte: Pour prendre l'exemple parfait de BC Hydro, j'ai vécu à Fort St. John et j'ai entendu parler du site C pendant trois ou quatre décennies avant qu'il soit vraiment opérationnel. De combien de barrages du style site C aurons-nous besoin simplement pour que la Colombie-Britannique passe à l'action?

Jeff Turner: À mon avis, l'ingrédient essentiel est la possibilité que les VE se rechargent en dehors des heures de pointe quand il y a une capacité de réserve dans le réseau. Si on fait bien les choses, la croissance de la charge est en fait beaucoup plus facile à gérer.

David Bexte: Compte tenu de la croissance de la charge que vous prévoyez, de combien d'autres sites aurons-nous besoin?

Jeff Turner: Je n'ai pas ce chiffre en tête...

David Bexte: Hypothétiquement...

Jeff Turner: ... mais je peux vous communiquer un rapport qui vous fournira ces renseignements.

David Bexte: Hypothétiquement... Est-ce que ce serait un? Est-ce que ce serait 10?

Jeff Turner: Ce serait probablement plus près de un.

David Bexte: Merci.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Merci, monsieur Bexte.

[Français]

Monsieur St-Pierre, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

Eric St-Pierre: Je fais écho à mon collègue pour vous féliciter d'être ici aujourd'hui. Merci de vous être déplacés et d'être avec nous.

• (1245)

[Français]

Monsieur Turner, en 2024, vous avez publié un rapport sur l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques du Canada, et vous l'avez présenté à Ressources naturelles Canada. Vous y écriviez ceci: « Les représentants des services publics nous ont également expliqué combien il était important d'avoir des objectifs et des règlements fédéraux [...] ».

D'abord, pouvez-vous fournir au Comité une copie de ce rapport? Ensuite, pouvez-vous expliquer pourquoi, à votre avis, ces règlements sur les véhicules électriques sont nécessaires?

Jeff Turner: Je vous remercie de votre question.

Bien sûr, nous pouvons vous faire parvenir ce rapport.

[Traduction]

Nous avons reçu des représentants de services d'électricité qui essaient de décider sur quelles prévisions fonder leur plan. Ils essaient activement de déterminer le genre d'investissements qu'ils doivent faire.

Quand nous avons commencé à faire ce genre de prévisions en 2018, nous avions l'habitude de proposer plusieurs scénarios pour déterminer combien de VE pourraient se matérialiser sur leur territoire de service. Notre travail est devenu beaucoup plus facile quand nous avons commencé à parler de ces cibles réglementées. En fait, je pourrais perdre mon emploi parce que, franchement, s'il suffit de pointer une cible et de dire: « Voilà, nous savons qu'il y aura au moins tant de VE », cela réduit le champ des prévisions sur les constructions à prévoir, et on peut se concentrer sur d'autres enjeux.

Nous avons vu de nos propres yeux à quel point cela peut vraiment faciliter le travail de planification pour ces entreprises d'électricité et leur permet de faire valoir à leurs organismes de réglementation que ce sont des investissements qu'elles peuvent et devraient faire, et que ces investissements sont dans le meilleur intérêt des contribuables.

Eric St-Pierre: Très bien. Merci.

Monsieur Hersh, j'ai une question pour vous.

Le 4 novembre, Environmental Defence Canada a publié en ligne un commentaire sur le budget de 2025: « D'un point de vue plus positif, le gouvernement promet que la Stratégie pour la compétitivité climatique améliorera l'efficacité de la tarification du carbone industriel, notamment en consolidant le filet de sécurité [...] en fixant le point de repère. » D'autres questions liées au climat y sont également abordées, comme la réglementation du méthane.

Pourriez-vous fournir un exemplaire de ce communiqué au Comité? Pourquoi Environmental Defence considère-t-il que certaines politiques climatiques, comme la tarification du carbone industriel, sont importantes?

Sam Hersh: Il nous fera plaisir de vous fournir un exemplaire du communiqué.

Ce n'est pas vraiment mon dossier, je vous le rappelle, mais il s'agit effectivement d'une bonne politique, et nous avons été satisfaits de voir des choses de ce genre dans le budget. Je vais demander à mes collègues d'Environmental Defence de répondre à cette question.

Eric St-Pierre: Très bien.

Monsieur le président, j'aimerais reprendre le débat sur la motion que j'ai déposée le 31 octobre pour étudier la tarification du carbone industriel.

J'ai présenté cette motion il y a quelques semaines. J'estimais qu'elle était très importante. Elle a été reportée, mais je pense qu'elle est très importante. C'est dans le budget de 2025 qui a été adopté au début de la semaine. Selon l'Institut climatique du Canada, la tarification du carbone industriel est l'une des politiques climatiques les plus efficaces.

Il serait, à mon avis, très utile que le Comité consacre du temps à l'étude de la tarification du carbone industriel. J'aimerais donc revenir en arrière et mettre ma motion aux voix.

Le président: Nous faisons actuellement une autre étude. Il faudrait proposer la reprise du débat.

Eric St-Pierre: En effet. Au début, j'ai bien dit que j'aimerais proposer de reprendre le débat sur ma motion du 31 octobre.

Le président: Tous ceux qui sont pour la motion?

Monsieur Leslie, vous avez la parole.

Branden Leslie: Excusez-moi. À titre de précision, s'agit-il d'un retour au débat sur la motion?

C'est dilatoire, d'accord.

(La motion est adoptée.)

Le président: Messieurs Turner et Hersh, vous pouvez partir. Merci encore d'être venus nous voir.

Laila Goodridge (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Allez-y, madame Goodridge.

Laila Goodridge: Pourquoi sont-ils excusés? Nous ne savons pas combien de temps durera ce débat.

Branden Leslie: Cela pourrait même les intéresser.

• (1250)

Le président: Je demande aux membres du Comité s'ils souhaitent libérer les témoins ou leur demander de rester pour écouter le débat.

Laila Goodridge: À ce stade, monsieur le président, si vous le permettez, le fait est que nous avons des témoins ici. Nous étudions une question très importante, manifestement, pour les libéraux. Au lieu de cela, voilà qu'ils dérangent leurs propres témoins pour présenter cette motion. Je suis simplement curieuse de savoir combien de temps ils ont l'intention d'en parler.

Le président: Comme la motion a été présentée par le député St-Pierre, c'est à lui d'en parler maintenant.

Les témoins qui sont ici ne prendront plus la parole.

Comme vous pouvez le voir à l'horloge, nous sommes à 10 minutes de la fin de notre réunion. C'est pourquoi, par courtoisie, j'ai demandé aux témoins de se retirer.

Si vous ne voulez pas qu'ils nous quittent, je vais mettre la question aux voix et nous pourrions en décider.

Tous ceux qui sont en faveur du départ des témoins?

[Français]

Monsieur Bonin, les témoins n'ont pas besoin d'être ici. Par courtoisie, je demande qu'ils soient libres de partir. Êtes-vous d'accord pour qu'ils partent?

Patrick Bonin: Je suis d'accord pour qu'ils soient libres de partir.

[Traduction]

Le président: Vous êtes libres de partir, messieurs. Merci.

Reprenons le débat avec M. St-Pierre.

Eric St-Pierre: J'aimerais proposer la motion. Je me ferai un plaisir de la relire. Nous en avons des exemplaires.

Elle se lit comme suit:

Attendu que le Canada s'est engagé en vertu de l'Accord de Paris à limiter le réchauffement à 1,5 C et que la tarification industrielle du carbone est centrale pour atteindre cet objectif;

Attendu que les systèmes de tarification de carbone pour le secteur industriel seront responsables de 20 à 48 % des réductions d'émissions du Canada en 2030;

Attendu que les systèmes de tarification pour le secteur industriel ont en moyenne un impact d'environ 0 % sur la consommation des ménages en 2025;

Il est proposé que le Comité entreprenne une étude sur le Système de tarification fondé sur le rendement (STFR), en comprenant sa conception, son efficacité à réduire les émissions de GES, sa compétitivité ainsi que ses mesures contre la fuite du carbone, et en fasse un rapport à la Chambre.

Le président: Merci, monsieur St-Pierre.

Y a-t-il débat?

Allez-y, monsieur Grant.

Wade Grant: Je ne crois pas que j'étais ici ce jour-là, mais, maintenant que j'ai vu la motion, j'ai quelques amendements à proposer.

Le premier se trouve au troisième paragraphe. Là où on dit: « Attendu que les systèmes de tarification pour le secteur industriel ont en moyenne un impact d'environ 0 % sur la consommation des ménages en 2025 », il faudrait plutôt dire « les coûts pour les ménages en 2025 ».

C'est le premier amendement.

Le président: Nous allons examiner un amendement à la fois pour permettre à tous les membres du Comité d'en discuter.

Sur ce premier amendement, allez-y, monsieur Leslie.

Branden Leslie: J'aimerais faire quelques observations à ce sujet.

Il s'agit d'une déclaration très catégorique selon laquelle le système de « tarification du carbone dans le secteur industriel » a « en moyenne un impact d'environ », suivi du chiffre très précis de « 0 ». Le fait que l'amendement dise qu'il n'aurait aucune incidence sur les coûts signifierait qu'il n'y en a pas, parce que tout ce qui entraîne une augmentation des coûts pour le consommateur... Je ne suis pas d'accord avec toute cette ligne parce qu'elle se revendique comme un énoncé factuel.

Peu importe l'amendement, je proposerais un sous-amendement pour que la totalité de cette ligne soit simplement supprimée par souci d'exactitude.

Le président: Allez-y, monsieur Bonin.

[Français]

Patrick Bonin: Monsieur le président, comme on essaie d'avancer le plus rapidement possible, est-il essentiel que cette référence se trouve dans le préambule de la motion? Je pense que le but est d'adopter la motion et de procéder à l'étude.

Le président: Monsieur St-Pierre, voulez-vous répondre à cette question?

• (1255)

Eric St-Pierre: Merci, monsieur Bonin. Le but est d'adopter la motion.

Je suis d'accord pour retirer cette phrase.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement ou sur la suppression de cette phrase?

D'accord, pouvons-nous passer au premier sous-amendement, s'il vous plaît? Le sous-amendement vise à supprimer la phrase.

(Le sous-amendement est adopté.)

Le président: Très bien, nous allons maintenant passer à l'amendement initial modifié.

Wade Grant: Il veut l'amendement initial. Vraiment? Je pensais que nous l'avions simplement retiré.

Le président: Nous allons maintenant passer à votre deuxième amendement.

Wade Grant: Oui, je voudrais parler du temps que nous allons y consacrer. Le Comité se réunira sept fois pour cette étude.

Le président: Puis-je intervenir un instant, parce que le greffier est un peu perdu?

Le premier amendement proposait d'inclure le mot « coûts ». Ensuite, il y a eu un sous-amendement visant à supprimer toute la phrase. Nous avons finalement décidé de supprimer toute la phrase. Par conséquent, le premier amendement visant à insérer le mot « coûts » a été abandonné d'office puisque toute la phrase a été supprimée.

Passons maintenant au deuxième amendement.

Pourriez-vous récapituler pour que nous puissions l'examiner avant d'aller plus loin?

Wade Grant: À la fin du dernier paragraphe, nous ajoutons « que le Comité prévoit sept réunions pour cette étude ».

Le président: Le deuxième amendement concerne la tenue de sept réunions.

Y a-t-il débat?

Allez-y, monsieur Leslie.

Branden Leslie: Merci, monsieur le président.

J'apprécie le fait que le gouvernement ait décidé d'apporter des précisions. Quand cette motion a été déposée la première fois, j'étais très sceptique à l'idée qu'il veuille une très longue étude pour épuiser le temps réservé aux travaux importants du Comité, et il s'avère que sept réunions représentent exactement le temps dont ils veulent priver le Comité. Je pense que c'est excessivement long, étant donné que le gouvernement a indiqué dans le budget qu'il avait l'intention d'améliorer l'efficacité de la tarification, sans autre précision, tout en réduisant d'autres politiques phares de l'ère libérale en matière d'environnement.

Je n'ai guère d'espoir que le travail du Comité servira à l'élaboration d'une véritable politique d'« amélioration de l'efficacité », et je serais très curieux de savoir si les députés libéraux ont une idée du moment où des changements pourraient être annoncés, parce que — soyons réalistes — nous ne commencerons pas cette étude avant février.

Selon le calendrier, nous avons quatre comparutions manquées de la ministre, et je constate que sa comparution n'est même pas envisagée dans la motion. Il semble étrange que le gouvernement ne veuille pas que sa propre ministre compareisse sur une question aussi importante, pour discuter de cette « amélioration de l'efficacité ».

Peut-être est-ce parce que nous ne l'avons pas encore entendue. Je sais qu'elle doit comparaître au début de décembre, après avoir reçu non pas une, mais bien quatre invitations à comparaître devant le Comité. Le fait qu'on ne souhaite pas que la ministre compareisse devant le Comité pour expliquer ce que signifie « amélioration de l'efficacité » dans le budget est une omission flagrante dans cette motion.

Je m'oppose à l'ensemble de cette motion, parce que j'estime que c'est au gouvernement de présenter clairement sa propre politique, à moins qu'il ne nous donne l'assurance que tout ce que nous ferions dans le cadre d'une étude à ce sujet contribuerait à l'examen des moyens d'améliorer l'efficacité d'une politique. Cela dit, compte tenu du calendrier actuel et du fait que le commissaire à l'environnement a produit des rapports — dont le gouvernement, j'en suis sûr, ne veut pas entendre parler, puisqu'ils révèlent que nous sommes loin de nos objectifs de réduction des émissions —, je crois que cela devrait effectivement être une priorité, tout comme le calendrier, qui est déjà très rempli.

Cela commencerait donc en février, quand nous serons de retour — peut-être à la fin de janvier dans le meilleur des cas. L'organisation de sept réunions nous prendra, en plus d'autres travaux de rédaction en cours, nous avons de nombreux rapports... Ce serait une étude excessivement longue pour l'examen d'une politique qui, je l'espère... Compte tenu de la vitesse à laquelle le gouvernement a déclaré qu'il allait agir, tant sur le plan de la croissance économique que de la réduction des émissions, bien que cela ne se soit pas encore concrétisé, il semble absurde que nous nous engagions dans une étude aussi longue.

À mon avis, cela ne justifie pas sept réunions. À vrai dire, nous devrions mettre tout cela en veilleuse pour permettre au gouvernement de présenter ses plans visant à améliorer l'efficacité de la taxe sur le carbone industriel.

Je vais m'arrêter ici, monsieur le président.

• (1300)

[Français]

Le président: Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

[Traduction]

Eric St-Pierre: Je serai bref.

C'était un élément clé du budget. Selon l'Institut climatique du Canada, la tarification du carbone industriel sera probablement la politique climatique la plus efficace pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions.

Branden Leslie: C'était le mandat concernant les VE.

Eric St-Pierre: C'est intéressant, parce que nous venons tout juste d'avoir un vote de confiance, et deux de vos membres se cachaient derrière des rideaux. Il est donc clair que vous ne voulez pas d'élection. Nous serons ici en janvier, c'est certain. Votre parti va devoir évaluer son leadership.

Si vous voulez débattre du temps prévu dans la motion, je serai très heureux d'entendre vos suggestions à ce sujet, mais j'entends souvent... J'ai l'impression qu'environ la moitié des questions posées à la Chambre ces jours-ci portent sur la tarification du carbone industriel. J'entends beaucoup de députés de l'opposition parler de tarification du carbone industriel, et j'ai donc pensé que cela intéresserait tous les partis représentés ici aujourd'hui, notamment le Parti conservateur. J'estime que c'est l'occasion de faire un examen approfondi de cette question, et je propose que nous mettions cette motion aux voix.

[Français]

Le président: Monsieur Bonin, vous avez la parole.

Patrick Bonin: Monsieur le président, je partage en partie les craintes de mon collègue conservateur quant à notre programme qui est déjà chargé. Par contre, il me semble important que le Comité aille de l'avant et qu'il puisse adopter les motions. Par la suite, nous pourrions nous entendre sur un calendrier. J'aimerais donc limiter le débat au sujet de cette motion.

Je crois aussi que de sept à neuf réunions sur ce sujet, c'est beaucoup trop. Nous avons entre quatre et six réunions pour l'ensemble du plan de réduction des émissions. La tarification du carbone n'est qu'une partie. Il me semble que nous pourrions tenir au maximum quatre réunions et débattre par la suite de la façon de les insérer au calendrier.

Tout le monde semble vouloir parler de la tarification du carbone. Ce serait bien si nous pouvions avancer à ce sujet, aujourd'hui. Nous aurons du temps durant la session pour parler du calendrier. Il faudra voir quelle priorité nous lui accorderons, comment nous nous assurerons que la ministre reviendra et quelle étude nous entamerons en premier lieu, celle-ci ou celle sur les assurances.

Comme nous allons entamer une période de questions, j'aimerais que nous avancions.

Le président: Monsieur St-Pierre, voulez-vous répondre à M. Bonin?

Eric St-Pierre: Oui, je vais le faire très rapidement.

Je pense que prévoir quatre réunions serait raisonnable.

Comme il est 13 heures, nous pouvons passer au vote pour quatre réunions entières. Je pense que nous devons être très productifs. C'est un sujet extrêmement important.

Je suis prêt à voter.

Le président: Avant de donner la parole à M. Ross, j'aimerais vérifier si on propose un sous-amendement à cet amendement.

Est-ce ce que vous avez proposé?

Eric St-Pierre: J'aimerais obtenir une clarification. Le député du Bloc québécois a-t-il proposé de réduire le nombre de réunions de sept à quatre?

Le président: Avant que je donne la parole à M. Ross, j'aimerais savoir s'il y a un sous-amendement ou non.

Patrick Bonin: Monsieur le président, je propose un sous-amendement. Je pense que nous pourrions aussi inviter la ministre.

Le président: Le sous-amendement propose donc de limiter le nombre de réunions à quatre. Ai-je bien entendu?

Patrick Bonin: Je propose aussi d'inviter la ministre.

Le président: D'accord.

Y a-t-il un débat sur le sous-amendement?

[Traduction]

Ellis Ross: Mes commentaires ont un rapport avec cela, en effet.

Le président: Je vais vous revenir.

[Français]

Je donne la parole à M. Ross.

[Traduction]

Ellis Ross: Merci, monsieur le président.

Il n'est pas vraiment possible d'en discuter tant que nous n'avons pas une idée claire de la perspective ou du plan du gouvernement. Le budget contient des déclarations très générales au sujet du relèvement ou non du plafond des émissions, mais en fonction d'autres mesures. Nous ne pouvons pas vraiment nous tourner vers nos concitoyens pour leur parler d'une initiative hypothétique. Autrement dit, il nous incombe de réagir aux politiques du gouvernement à condition que ce soit écrit noir sur blanc. Nous n'avons pas matière à discussion. Nous n'avons absolument rien.

Comme mes collègues, j'estime qu'il est vraiment important que la ministrevienne ici pour décrire précisément l'initiative avant d'envisager ce genre d'étude. À l'heure actuelle, ce n'est que rhétorique et politique. Nous avons besoin d'un plan clair et définitif fondé sur le fait que nous sommes le pays le plus fort du G7 et une superpuissance énergétique. Le plafond des émissions est important pour les Canadiens. Compte tenu du travail que nous faisons ici, nous avons besoin de la présence de la ministre pour répondre à beaucoup de ces questions avant de fixer notre horaire de travail.

● (1305)

Le président: Je rappelle au Comité que la ministre doit comparaître le 1^{er} décembre.

Y a-t-il d'autres interventions?

Wade Grant: Non.

Branden Leslie: Oui. Merci, monsieur le président.

Je ne veux pas vraiment poser de questions, mais peut-être que mes collègues libéraux d'en face sont au courant et pourront y répondre par la suite. Je veux simplement faire suite à ce qu'a dit mon collègue M. Ross au sujet des délais et du manque d'information, à partir de l'idée que le libellé du budget concerne l'amélioration de l'efficacité... En dehors du plafond des émissions, c'est effectivement un enjeu que nous pourrions vouloir étudier.

Je tiens à dire à mon collègue d'en face que, en effet, je serais très heureux de parler de la taxe industrielle sur absolument tout au pays, mais, tant que nous n'aurons pas une idée claire du plan du gouvernement, je trouve absurde d'en discuter sans savoir. J'aimerais proposer une autre perspective sur cette étude, étant donné que j'aimerais qu'on la fasse en février ou mars. Je serais très surpris que le gouvernement ne précise pas son plan de tarification du carbone d'ici là.

Sommes-nous en train de débattre d'un amendement?

Un député: C'est un sous-amendement.

Branden Leslie: D'accord.

Ce que j'aimerais donc, c'est que nous invitions la ministre et les fonctionnaires à comparaître pendant deux heures, après l'annonce, pour expliquer les changements. Ensuite, si le Comité en décide ainsi, et à ce moment-là — peut-être que nous estimerons alors tous qu'il s'agit de changements incroyablement importants ou, inversement, qu'ils ne le sont pas assez, ou peu importe —, nous pourrions examiner si le libellé précis de la motion doit rester tel quel ou être modifié, l'objectif étant le même, à savoir d'entamer une étude de la tarification du carbone industriel.

Il me semble qu'il nous incombe de permettre au gouvernement de faire SON travail et de tenir SES promesses, et ensuite de critiquer — et d'éviter de pontifier et de gaspiller le temps du Comité alors que nous avons tant d'autres travaux. Fixer les choses, même pour quatre réunions, réduirait vraiment notre capacité d'adaptation. D'ici à cette étude, il se pourrait que le commissaire publie un autre rapport sur toute une série d'autres enjeux. Il me semble qu'il nous incombe de rester souples et réceptifs aux situations qui surgissent à l'échelle internationale et sur la scène nationale.

J'espère que nous pouvons nous entendre pour inviter la ministre et les fonctionnaires à parler précisément de ce que signifie l'amélioration de l'efficacité de la taxe sur le carbone industriel, pour lui permettre d'expliquer en quoi consiste la politique et ce qu'elle sera, pour réenvisager la question, et pour décider ensuite du nombre de réunions nécessaires en fonction des changements proposés par le gouvernement.

Le président: Je pense que nous sommes sortis du sujet du débat.

J'invite les députés à suivre la procédure. Je vous ai laissés parler par courtoisie, mais je ne le ferai plus.

Il y a un amendement et il y a un sous-amendement. Je pense que nous devons préciser et terminer le sous-amendement, puis passer au vote.

Concernant le sous-amendement, c'est-à-dire la proposition de M. Grant et de M. Bonin de prévoir quatre réunions au lieu de sept, puis-je avoir un vote?

[Français]

Patrick Bonin: Excusez-moi, monsieur le président.

Je veux intervenir pour plus de clarté. Le sous-amendement propose de tenir quatre réunions et d'inviter la ministre.

[Traduction]

Le président: Tous ceux qui sont pour?

Branden Leslie: Non, attendez. Il est très difficile de voter sur un libellé aussi vague, parce que les mots sont importants pour l'invitation.

J'aimerais voir le libellé de ce sous-amendement. D'après ce que je comprends, et c'est ce que j'espère qu'on comprendra, il y aurait un maximum de quatre réunions, dont une comparution de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Le mot « et » risque d'être ambigu. Si on va trop vite et qu'on improvise, j'ai l'impression qu'on ne sait pas exactement sur quoi on vote.

Le président: Voilà qui rend le casse-tête beaucoup plus compliqué, parce que vous avez ajouté un amendement à l'amendement d'un sous-amendement.

Branden Leslie: Monsieur le président, j'essaie d'obtenir des éclaircissements. Le greffier pourrait peut-être lire le sous-amendement...

Le président: Je pense que c'était clair au départ. Nous avons discuté du nombre de réunions, puis de la présence de la ministre. Je crois que nous allons maintenant passer au vote.

Branden Leslie: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Avec tout le respect que je vous dois, il est tout à fait raisonnable de ma part de demander lecture du sous-amendement s'il doit être adopté par un vote. Je vous demande simplement, à vous ou au greffier, de lire le texte de la motion sous-amendée.

• (1310)

Le greffier du comité (Leif-Erik Aune): La motion originale ne prescrivait pas la durée de l'étude. D'après ce que j'ai compris, l'amendement de M. Grant visait à prévoir sept réunions. Ensuite, M. Bonin a proposé un sous-amendement à l'amendement de M. Grant pour prévoir quatre réunions et inviter la ministre Dabrusin.

Pour le procès-verbal, je préciserais le titre complet du ministre.

[Français]

Patrick Bonin: Je parlais de quatre réunions au maximum.

[Traduction]

Le président: Parfait. Nous avons entendu le greffier expliquer le sous-amendement. Nous allons maintenant passer au vote.

(Le sous-amendement est adopté. [Voir le Procès-verbal])

(L'amendement modifié est adopté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Reprenons maintenant le débat sur la motion initiale.

Monsieur Leslie, vous avez la parole.

Branden Leslie: Sauf erreur de ma part, le Comité a l'habitude d'effectuer ses études dans l'ordre où elles sont approuvées. D'après le calendrier, cela nous amènerait à la fin de janvier ou au début de février.

Comme je suppose que le gouvernement va faire quelque chose dans l'intervalle, je proposerais un amendement, à la dernière ligne de la motion modifiée, pour inviter la ministre à comparaître dans les deux semaines suivant une annonce concernant des changements à la taxe sur le carbone industriel.

[Français]

Patrick Bonin: J'ai une question à poser à ce sujet. Si l'étude commence avant qu'il y ait des modifications à la tarification du carbone, votre libellé ferait que la ministre ne se présenterait pas, parce qu'il n'y aurait pas eu de modification.

[Traduction]

Branden Leslie: Mon collègue vient de poser une très bonne question.

J'essaie de nous prémunir contre les quatre invitations de la ministre restées sans réponse. Je m'attends à ce qu'elle continue de fuir le Comité et qu'elle ne compare pas. L'amendement vise à faire en sorte que la ministre rende compte au Comité, et au Parlement plus généralement, en se présentant dans un délai donné.

Vous avez tout à fait raison, compte tenu du fait que nous ignorons quand on fera l'annonce concernant l'amélioration de l'efficacité de la taxe sur le carbone industriel ou que d'autres précisions seront fournies. Je suis disposé à apporter des changements au texte de la motion, mais je m'inquiète du fait que nous allons bientôt, espérons-le, donner des instructions de rédaction sur l'échec du gouvernement à atteindre ses cibles de réduction des émissions pour 2030. Plus précisément, nous n'avons pas encore pu concrétiser cette motion parce que l'un des éléments centraux en était la comparution de la ministre. Il ne faudrait pas oublier que c'était un élément clé de la motion que vous, mon collègue du Québec, aviez parrainée pour faire venir la ministre. Nous n'avons toujours pas eu de ses nouvelles.

Elle doit comparaître au sujet du budget supplémentaire des dépenses. Excellent. Le minimum qu'une ministre puisse faire est de comparaître devant son comité pour parler des fonds qui sont confiés à son ministère. Nous avons dû nous battre bec et ongles pour qu'elle reste une deuxième heure sur ce qui était la première motion que le Comité avait adoptée au tout début, à savoir « Allô, madame la ministre, venez nous parler de vos priorités et de vos mandats puisqu'il n'y a plus de lettres de mandat publiques ». Nous avons... concernant la cible de réduction des émissions et les mandats relatifs aux véhicules électriques qui sont fixés, mais en attente.

Ce qui m'inquiète au sujet de l'amendement proposé... Je veux bien faire preuve de souplesse, mais nous avons une très longue expérience de ces choses. La réalité du soi-disant nouveau gouvernement libéral, c'est que la ministre de l'Environnement refuse de comparaître...

● (1315)

Wade Grant: J'invoque le Règlement.

Branden Leslie: Je veux m'assurer qu'elle se présente cette fois.

Le président: Vous avez la parole pour un rappel au Règlement, monsieur Grant.

Wade Grant: Je veux simplement rappeler au Comité que la ministre doit venir non seulement pour parler du budget supplémentaire des dépenses, mais aussi de son mandat. Cela a été confirmé.

Laila Goodridge: Monsieur le président, ce n'est pas un rappel au Règlement.

Wade Grant: Il avait terminé de toute façon.

Le président: Qu'allez-vous faire? Je l'ai déjà fait et il a dit ce qu'il avait à dire.

Y a-t-il d'autres interventions?

(L'amendement est adopté. [*Voir le Procès-verbal*])

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

Le président: La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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