



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

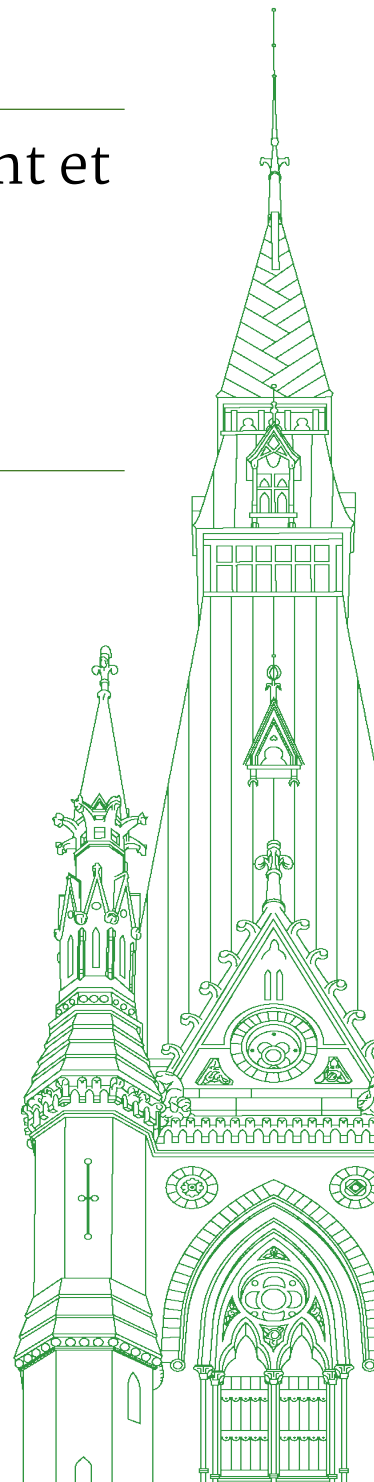
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 016

Le lundi 24 novembre 2025

Président : Angelo Iacono



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le lundi 24 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 16^e réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Cette réunion se déroule sous forme hybride et en public. Nous entendrons des témoins pendant les deux heures au complet.

Si vous participez en personne, veuillez suivre les consignes de santé et de sécurité qui figurent sur les cartes qui se trouvent sur votre table afin de prévenir les incidents liés à la rétroaction audio.

[Français]

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

Ce matin, le Comité reçoit quelques témoins.

[Traduction]

Nous accueillons M. Wiseman, gestionnaire principal des politiques climatiques à l'agence The Atmospheric Fund.

Nous accueillons Mme Cherith Sinasac, directrice des normes et des affaires gouvernementales chez Électro-Fédération Canada.

[Français]

Nous recevons également Mme Blandine Sebileau, analyste en mobilité durable chez Équiterre.

Bonjour, chers invités.

Je vous montrerai ce carton jaune pour quand il restera une minute à votre temps de parole.

[Traduction]

Lorsque je vous montrerai l'endos du carton, je vous demanderais de bien vouloir terminer votre phrase.

[Français]

Chaque témoin dispose de cinq minutes pour faire son allocution d'ouverture.

[Traduction]

Monsieur Wiseman, vous avez cinq minutes pour présenter votre déclaration préliminaire. La parole est à vous.

Evan Wiseman (gestionnaire principal des politiques climatiques, The Atmospheric Fund): Merci, monsieur le président.

Bonjour. Je m'appelle Evan Wiseman. Je suis gestionnaire principal des politiques climatiques à l'agence The Atmospheric Fund. Nous sommes une agence régionale de lutte contre les changements climatiques qui exerce ses activités dans la région du Grand Toronto et d'Hamilton et qui fournit des investissements, des subventions et un soutien stratégique pour contribuer au déploiement de solutions à faibles émissions de carbone.

Aujourd'hui, j'aimerais vous parler d'une politique qui est bien plus qu'une simple mesure de lutte contre les changements climatiques: il s'agit d'une politique en matière de santé, d'une politique économique et d'un énoncé à propos de l'avenir du Canada. Il s'agit de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques ne se limite pas aux voitures; elle concerne aussi les choix, l'abordabilité et la compétitivité. Elle permet aux Canadiens d'avoir accès à des véhicules électriques fiables et abordables au moment et à l'endroit où ils en ont besoin. Les pays qui ne disposent pas de politiques nationales rigoureuses risquent de devenir des dépotoirs pour les technologies désuètes, alors que les consommateurs d'autres pays bénéficieront d'options plus propres et plus abordables.

Je vous inviterais à consulter le tableau. Selon l'échéancier initial de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques — 20 % des véhicules vendus seraient des véhicules électriques d'ici 2026, 60 % le seraient d'ici 2030 et 100 % le seraient d'ici 2035 —, nous aurions réalisé des économies en soins de santé de 91,9 milliards de dollars, réduit les émissions de gaz à effet de serre de 362 mégatonnes, et évité 11 000 décès d'ici 2050. C'est notre point de référence. Voilà les résultats que nous aurions atteints si nous n'avions pas accusé de retard.

L'argument de la santé est irréfutable. La norme sur la disponibilité des véhicules électriques contribuera à éviter 11 000 décès prématurés, à réduire les crises d'asthme et les taux de cancer et à assainir l'air dans nos collectivités. Ces chiffres ne sont pas gonflés; ce sont, en fait, des estimations prudentes. Ces chiffres veulent dire qu'il y a moins de visites à l'hôpital, des coûts de santé moins élevés et des gens qui vivent plus longtemps et en meilleure santé.

Encore une fois, le tableau dit tout. Notre conseil aurait été de respecter l'échéancier initial afin de réaliser des économies de 91,9 milliards de dollars en matière de soins de santé. Un retard d'à peine un an fait chuter ce montant à 83,8 milliards de dollars, soit une perte de 8,1 milliards de dollars. Cela s'est déjà produit, et il ne s'agit pas seulement d'un retard: c'est un coût que chaque Canadien doit payer de sa poche par l'entremise de ses impôts et, qui plus est, qui se répercute sur sa santé.

Vous vous demandez peut-être comment fonctionnent ces chiffres relatifs à la santé et ce qu'ils contiennent. Ils se fondent sur la méthode des « bénéfices par tonne » de Santé Canada, qui est la valeur en dollars attribuable aux réductions de la pollution atmosphérique. En termes simples, nous avons calculé dans quelle mesure la pollution atmosphérique diminue lorsque la consommation d'essence diminue et que les gens se tournent vers les véhicules électriques. Nous avons ensuite appliqué les valeurs en dollars de Santé Canada aux répercussions sur la santé qu'ont ces réductions. Nous constatons qu'il y a moins de crises d'asthme, moins de risques de développer des maladies pulmonaires et cardiaques, moins de visites à l'hôpital et des taux de mortalité moins élevés. Si l'on additionne tous les bienfaits qui en découlent dans l'ensemble des grandes régions et sur la durée de vie de ces véhicules, les économies dépassent 90 milliards de dollars, dans le cadre du scénario original.

Ces chiffres sont même encore plus prudents. En effet, lorsque nous avons effectué le calcul, Santé Canada n'avait été en mesure de fournir une modélisation de la qualité de l'air que pour le Sud-Ouest de la Colombie-Britannique et le corridor Windsor-Québec. Cela signifie que ce chiffre est le plus bas possible. Nous espérons disposer éventuellement d'une modélisation plus vaste et plus précise qui inclura les autres régions du Canada.

Chaque fois que l'on assouplit cette réglementation, il n'y a pas d'économies: il faut payer pour soigner les maladies — en particulier chez les enfants —, pour des hospitalisations, pour de plus longs temps d'attente aux urgences et pour une perte de productivité. Le retard d'un an déjà atteint coûtera aux Canadiens 8 milliards de dollars en soins de santé et éliminera une réduction des émissions de 36 mégatonnes. Si l'on repousse les cibles plus loin, les pertes augmentent.

Là encore, selon le tableau, le retard d'un an, en plus des cibles affaiblies et reportées, coûte 20,9 milliards de dollars en soins de santé et nous empêche de réduire les émissions de 82 mégatonnes. Dans le quatrième scénario, avec un échéancier repoussé, le coût est de 19,8 milliards de dollars.

Appelons les choses par leur nom: chaque concession visant à assouplir la norme sur la disponibilité des véhicules électriques coûte plus cher aux Canadiens et soutient la technologie d'hier au détriment de la santé et du portefeuille des Canadiens.

L'abordabilité est importante. Les ventes de véhicules électriques ont chuté en 2025 après l'annulation des remises fédérales. Le renouvellement des remises et l'ajout de mesures comme les crédits de conformité pour les véhicules de moins de 40 000 \$ ou le financement sans intérêt contribueront à faire en sorte que les véhicules électriques demeurent à la portée des familles canadiennes.

Je le répète, selon le tableau, sans ces politiques habilitantes, nous risquons de nous diriger vers des scénarios comme celui du Québec — qui est le cinquième scénario sur le tableau —, où le processus est affaibli et repoussé. Cela coûterait aux Canadiens 8,4 milliards de dollars en soins de santé.

Pour que la norme sur la disponibilité des véhicules électriques demeure forte, nous avons besoin d'examen quinquennaux — une souplesse sans compromis —, parce que le tableau montre très clairement que chaque écart par rapport à l'échéancier initial coûte des milliards de dollars en soins de santé et nous prive de millions de tonnes de réductions d'émissions. La certitude réglementaire est le

catalyseur le plus important de l'investissement privé dans les infrastructures de recharge.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques permet de réaliser des gains mesurables pour la santé, le climat et l'économie. Elle offre la certitude dont les investisseurs ont besoin, l'abordabilité à laquelle les consommateurs s'attendent et l'air plus pur que les Canadiens méritent. L'assouplissement de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques n'est pas un choix sans incidence; les Canadiens en souffriront. Leur santé en souffrira et ils devront payer de leur poche avec leurs impôts.

Choisissons le progrès. Veillons à ce que le Canada continue d'avancer avec le reste du monde.

• (1105)

Le président: Merci, monsieur Wiseman.

Madame Sinasac, vous avez la parole pour cinq minutes.

Cherith Sinasac (directrice des normes et des affaires gouvernementales, Électro-Fédération Canada): Bonjour. Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invitée à comparaître ici aujourd'hui.

Je m'appelle Cherith Sinasac et je suis la directrice des normes et des affaires gouvernementales chez Électro-Fédération Canada, ou ÉFC.

Électro-Fédération Canada est une association industrielle nationale à but non lucratif qui représente plus de 230 organisations membres qui fabriquent, distribuent, commercialisent, vendent et entretiennent des produits électriques et d'automatisation. Nos organisations membres fabriquent tout, des équipements de réseau aux systèmes des bâtiments intelligents, en passant par tous les appareils qui sont essentiels pour les infrastructures de recharge des véhicules zéro émission.

Avec la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité, le Canada s'est engagé à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Le premier ministre Carney a réaffirmé cet engagement plus tôt ce mois-ci.

Permettez-moi d'être claire: l'électrification des transports est essentielle pour atteindre cet objectif. Elle est également essentielle pour assurer une compétitivité économique à long terme alors que le monde amorce un virage énergétique vers l'électrification.

La disponibilité, la fiabilité et l'accessibilité des infrastructures de recharge sont les principaux moteurs de l'adoption des véhicules électriques. Les investissements dans les infrastructures de recharge ne sont réalisés que lorsqu'il existe des signaux stratégiques clairs et cohérents. Ils donnent à l'industrie la confiance dont elle a besoin pour planifier, construire, développer et investir dans les capacités locales.

Électro-Fédération Canada représente des entreprises de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement électrique. Cette chaîne d'approvisionnement est intégrée à l'échelle mondiale. Voici pourquoi c'est important.

À l'heure actuelle, le monde entier est en train de se tourner vers l'électrification. Les fabricants doivent décider où ils répartiront la production mondiale limitée de chargeurs, de transformateurs, d'appareillages de commutation et d'autres composants essentiels qui sont utilisés dans ces infrastructures. Lorsque les gouvernements offrent une certitude stratégique, les pays bénéficient d'une priorité plus élevée dans la répartition mondiale. Lorsque les politiques ne sont pas claires, ces ressources sont réparties ailleurs, et aucun investissement n'est réalisé au Canada.

S'il n'envoie pas de signaux clairs et stables relativement à la demande, le Canada risque d'avoir moins de produits disponibles, des coûts plus élevés, des délais plus longs et un déploiement des infrastructures plus lent. Ces répercussions auront un effet domino. Elles auront une incidence sur l'abordabilité; les Canadiens auront moins de choix, ils n'en auront pas plus.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques offre exactement le type de prévisibilité à long terme et de signal à long terme dont les fabricants ont besoin pour régir l'offre au Canada. Cette norme nous permet de réaliser de nouveaux investissements dans les capacités, notamment dans les matériaux, la main-d'œuvre et la logistique. Bref, la certitude stratégique est synonyme de certitude dans le marché.

Dans l'ensemble du secteur de l'électricité et de l'automatisation, les entreprises mènent leurs activités en supposant que le Canada maintiendra le cap au chapitre de la réglementation. Si le Canada choisit de faire marche arrière et d'abandonner la norme ou de trop l'assouplir, nous raterons d'importantes occasions de développement économique, perdrons des emplois et serons privés d'investissements. Les répercussions se feront sentir tout au long de nos chaînes d'approvisionnement, chez les fabricants de chargeurs, de transformateurs, d'appareillages de commutation, de systèmes de stockage par batteries et d'autres composants essentiels. Le manque de confiance des entreprises freinera les investissements privés dans les infrastructures de recharge.

Électro-Fédération Canada recommande au gouvernement de s'arrêter au ratio de conformité de 83 % pour 2032. Cela donnera au secteur et aux chaînes d'approvisionnement la confiance dont ils ont besoin pour réaliser d'autres investissements. Les Canadiens auront ainsi un choix: ceux qui souhaitent acheter un véhicule électrique pourront le faire, et ceux qui souhaitent continuer à utiliser des véhicules à moteur à combustion interne, ou MCI, pourront également le faire.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques n'est pas seulement une politique axée sur les émissions. Il s'agit d'une stratégie économique qui oriente la chaîne d'approvisionnement. Électro-Fédération Canada encourage le gouvernement à préserver la force de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole ici aujourd'hui. Je serai heureuse de répondre à toutes vos questions.

• (1110)

Le président: Merci, madame Sinasac.

[Français]

Madame Sebileau, la parole est à vous pour cinq minutes.

Blandine Sebileau (analyste en mobilité durable, Équiterre): Merci, monsieur le président.

Membres du Comité, bonjour. Je m'appelle Blandine Sebileau, et je suis analyste en mobilité durable chez Équiterre.

[Traduction]

Équiterre soutient à la fois la norme sur les véhicules zéro émission du gouvernement du Québec et la norme sur la disponibilité des véhicules électriques du gouvernement du Canada. Nous avons contribué à l'élaboration de ces deux politiques en fournissant des commentaires tout au long du processus.

Depuis 2018, Équiterre mène également une campagne de sensibilisation à grande échelle, « Roulons électrique », afin d'informer et de sensibiliser les Québécois ainsi que les organismes au sujet des véhicules électriques.

[Français]

Cette campagne de sensibilisation s'est bâtie non seulement avec des partenaires en environnement et en électrification, mais aussi avec les concessionnaires du Québec. Pendant six ans, nous avons déployé des campagnes publicitaires et assuré une présence sur le terrain dans toutes les régions, notamment dans les salons de l'automobile, pour parler aux gens et démystifier les fausses croyances sur les véhicules électriques.

Selon un sondage que nous avons mené l'an dernier, plus de 90 % des propriétaires de véhicule électrique ne souhaitaient pas revenir à un véhicule à essence. Essayer un véhicule électrique, c'est l'adopter.

Au Québec, la norme véhicules zéro émission, adoptée en 2018, a fait que, l'an passé, un nouveau véhicule sur trois était électrique. On parle de plus de 30 % des ventes, et ce, près de deux ans en avance sur les cibles du Québec.

Les ingrédients du succès sont les suivants: premièrement, la réglementation est stable — elle est contraignante, certes, mais elle comporte de nombreux éléments de flexibilité destinés à absorber les turbulences économiques; deuxièmement, les incitatifs financiers sont dégressifs; troisièmement, il y a une stratégie sur la recharge électrique; et, quatrièmement, de vastes campagnes de sensibilisation ont été menées.

Au Canada, les ventes ont considérablement augmenté depuis l'adoption de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Selon une étude réalisée pour le compte d'Équiterre et de ses partenaires par Jonn Axsen, de l'Université Simon Fraser, cette norme est la politique la plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par les véhicules légers, alors que la prolifération des véhicules utilitaires sport et des camionnettes a annulé 80 % des économies réalisées avec l'efficacité énergétique des moteurs. La norme permettra aussi de réduire le coût des véhicules électriques de 20 %, tout en permettant à l'industrie d'augmenter ses profits.

Comment en est-on arrivé à contester une réglementation qui est le fruit de plusieurs années de travail, de réflexion et de consultations auxquelles l'industrie a elle-même participé?

Rappelons que ce sont nos voisins qui ont déclenché cette crise en imposant des tarifs à leur industrie, à leurs propres entreprises qui font des affaires au Canada, pénalisant ainsi l'ensemble de l'économie et la capacité financière des Canadiens et des Canadiennes.

Nous sommes ici à nous interroger sur les assouplissements que l'on pourrait accorder à l'industrie, tout en pénalisant les fabricants de véhicules électriques et les concessionnaires canadiens qui en dépendent, au Québec et ailleurs. La guerre commerciale a offert à l'industrie automobile canadienne une occasion de renforcer une stratégie qui perdure depuis les années 1970.

La baisse des ventes de véhicules électriques, bien réelle, est d'abord le résultat d'une incertitude politique, d'un retrait soudain des incitatifs fédéraux et provinciaux, et d'un discours industriel organisé, destiné à freiner la transition pour préserver une technologie qui date d'un autre siècle. Cependant, ces facteurs sont conjoncturels et temporaires, alors que les tendances mondiales, économiques et technologiques demeurent clairement en faveur de l'électrification. L'erreur serait de confondre cette conjoncture temporaire et artificielle avec une tendance à long terme.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques comporte déjà un niveau de flexibilité important. Par exemple, un constructeur qui n'a pas atteint ses objectifs de vente dispose de trois années pour compenser ce déficit. Il peut aussi investir dans des infrastructures de recharge au lieu de vendre des véhicules électriques ou encore de vendre des véhicules hybrides branchables. Ces éléments ont été conçus précisément pour les aider à traverser les turbulences du marché.

Si une flexibilité additionnelle est nécessaire, nous recommandons que la vente de véhicules électriques abordables donne droit à des crédits supplémentaires. Nous recommandons également le retour d'incitatifs ciblés et uniques pour les ménages à faible revenu. Enfin, nous recommandons d'investir dans des programmes d'éducation et de sensibilisation à grande échelle.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques est une politique efficace. Elle est flexible, robuste et conçue pour absorber les soubresauts du marché. Ce qu'il faut aujourd'hui, ce n'est pas faire marche arrière, mais envoyer un signal clair de stabilité: le Canada ne renonce pas à l'avenir électrique, mais continue d'y investir pour bâtir cette nouvelle industrie au Canada. Le Canada maintient le cap et traverse les turbulences économiques grâce à des politiques stables qui donnent de la prévisibilité au secteur.

• (1115)

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci, madame Sebileau.

[Traduction]

Je donne maintenant la parole à Mme Anstey pour six minutes.

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

Je remercie les témoins de leur présence aujourd'hui.

J'ai déjà assisté à quelques-unes de ces réunions, et bon nombre des conversations se ressemblent beaucoup. J'aimerais revenir sur un point que mon collègue a abordé lors de notre dernière réunion. Il a parlé des préoccupations soulevées dans nos circonscriptions au sujet du passage obligé aux véhicules électriques, et, surtout, de ce que cela représente dans les régions rurales. On nous a souvent répondu que ces préoccupations sont le résultat d'un mythe ou d'une mésinformation qui se répandent au sujet des mandats sur les véhicules électriques. J'en comprends plutôt que le gouvernement n'a simplement pas encore convaincu la population canadienne.

Aujourd'hui, j'aimerais vous parler des réalités propres aux collectivités rurales que je représente. Ce n'est pas parce que ces pré-

occupations ou ces renseignements sont soulevés autour de la table de cuisine ou chez un concessionnaire dans des collectivités rurales qu'ils ne sont pas fondés ou que les habitants des régions rurales ne sont pas bien renseignés.

Permettez-moi de vous parler de ma circonscription. Je vais ensuite vous laisser répondre.

La circonscription que je représente a une superficie de 47 000 kilomètres carrés et est très peu peuplée. À titre d'exemple, nous avons des collectivités qui comptent 150, 40 ou 50 personnes. À elle seule, la faible densité de ma circonscription fait en sorte que le déploiement des infrastructures de recharge y est fondamentalement différent de celui qui s'opère dans un centre urbain. Nous ne pouvons pas supposer que les solutions adoptées à Toronto et Vancouver vont bien fonctionner dans ces régions rurales.

Je vais vous donner un peu de contexte. Si l'on vit à St. Anthony, à Terre-Neuve-et-Labrador, il faut parcourir 470 kilomètres pour accoucher. Si quelque chose se produit à l'hôpital et que, malheureusement, l'enfant doit être transporté dans une unité de soins intensifs néonataux, celle-ci se trouve à plus de 1 000 kilomètres. Ce sont là quelques-uns des défis auxquels les gens de ces collectivités sont confrontés.

De plus, ma circonscription compte trois collectivités — Grey River, François et Ramea — qui ne sont accessibles que par traversier et ne comptent aucune infrastructure de recharge.

Voilà quelques-uns des éléments qui touchent les collectivités rurales. Je sais que l'on entame souvent ces conversations en disant qu'il n'est pas nécessaire d'acheter un véhicule électrique aujourd'hui. Or, en pratique, qu'il faille le faire dans sept, cinq ou quatre ans, et que ces véhicules représentent 20 ou 80 % des ventes, c'est comme si on disait que c'était 100 %, étant donné la situation à laquelle ces gens font face en ce moment.

Ma question porte plus particulièrement sur ce discours qui vise à déboulonner les mythes. Je veux en parler, car l'on demande aussi à ces gens de payer de 15 000 à 20 000 \$ de plus en coûts initiaux pour bon nombre de ces véhicules qui ne sont pas du tout appropriés pour les collectivités et les régions où ils vivent. Je suis extrêmement frustrée dans le cadre de ces conversations, car j'ai l'impression que l'on ignore complètement l'expérience vécue des Canadiens qui vivent dans ces régions rurales et éloignées.

Il ne s'agit pas seulement de sensibiliser les gens. Il faut aussi comprendre la réalité des familles qui possèdent et exploitent des ateliers de réparation. Ces entreprises n'ont pas l'argent nécessaire pour investir dans une nouvelle électrification dans ces régions, ou n'ont pas de techniciens spécialisés. Ces concepts sont plutôt absurdes pour les gens qui vivent dans ces collectivités rurales.

Je tenais à le dire. Je m'adresse en fait à l'un ou l'autre d'entre vous. J'aimerais que vous m'expliquiez comment tout cela fonctionne, à la lumière du portrait que je viens de brosser. Que dois-je répondre à mes concitoyens qui viennent me voir et qui me disent que cette mesure ne répond en aucun cas à leurs besoins? Pouvez-vous m'aider à surmonter cette difficulté? Allons-nous leur donner plus de renseignements et les aider à dénouer ces difficultés?

• (1120)

Cherith Sinasac: J'ai grandi dans une collectivité rurale. Ma famille est mennonite. Nous sommes des agriculteurs. Nous devons parcourir de très longues distances pour nous rendre dans les villes et les collectivités locales.

Les faits sont importants. Les économies sont encore plus grandes lorsque l'on parcourt de longues distances. Prenez ce que fait l'entreprise Lucid en ce moment. Elle a une voiture dont l'autonomie est de 800 kilomètres. La technologie des batteries s'améliore chaque jour...

Carol Anstey: S'ils vivent dans une collectivité qui n'est accessible que par traversier, sommes-nous en train de leur dire qu'ils devront prendre cette voiture, la mettre sur le traversier, la faire traverser, puis parcourir entre 400 et 500 kilomètres de plus pour atteindre une borne de recharge, pour ensuite la ramener à la maison? Expliquez-moi comment tout cela fonctionne.

Cherith Sinasac: N'oublions pas les véhicules hybrides. Ils font également partie de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Tout dépend de la situation de chacun. On peut choisir un véhicule hybride pour économiser de l'argent.

Carol Anstey: Dans ce cas, nous leur disons quelle voiture ils doivent conduire.

Cherith Sinasac: Cela dépend si vous voulez faire le calcul. Je dépense énormément d'argent en essence. Nous avons un camion; cela coûte cher. Pour économiser de l'argent, j'achète un camion électrique.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Miedema, vous avez la parole pour six minutes.

• (1125)

Shannon Miedema (Halifax, Lib.): Je remercie tous les témoins de leurs excellents témoignages et de leur présence ici ce matin.

Étant donné que vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour répondre à la première question de ma collègue d'en face, je me demande si vous aimeriez prendre une minute de plus pour le faire.

Merci.

Evan Wiseman: Je serai bref.

Bon nombre des citoyens qui répondent à nos sondages s'attendent à ce que 80 % de la recharge se fasse à la maison. Prenez les cas en Colombie-Britannique, avec BC Hydro. Il y a des bornes de recharge qui ne sont pas connectées au réseau. Une grande partie de la recharge peut se faire de nombreuses façons très novatrices en plus de constituer une solution de recharge dans les collectivités rurales, surtout lorsqu'il y a des événements météorologiques extrêmes, qui se produisent de plus en plus souvent. Les véhicules électriques peuvent alimenter une maison, un réfrigérateur et un système d'éclairage en électricité et garder une maison au frais lorsqu'il fait chaud et la chauffer lorsqu'il fait froid.

Shannon Miedema: Madame Sinasac, voulez-vous ajouter quelque chose en réponse à cette première question?

Blandine Sebileau: Je peux ajouter deux ou trois choses.

Évidemment, nous sommes tous d'accord pour dire que la demande des clients ne peut se manifester que s'il y a des infrastructures de recharge et une offre de véhicules. C'est précisément l'objectif de cette réglementation. Elle ne vise pas à forcer les gens à faire quelque chose. L'objectif est de mettre en place les infrastructures et l'offre de véhicules électriques appropriée dont les gens ont besoin. C'est le premier élément. Lorsque ces éléments seront en place, alors évidemment... Lorsque les gens sont sensibilisés et reçoivent les bonnes informations, la demande s'installe. C'est ce que nous avons constaté au Québec, et cela peut se produire partout au Canada.

Shannon Miedema: Merci.

Allez-y.

Cherith Sinasac: Je n'ai pas d'autres commentaires.

Shannon Miedema: D'accord. Je vous remercie.

Parlons des bienfaits pour la santé que vous avez mentionnés. Je n'avais jamais vu ces chiffres auparavant. Je vous remercie de nous avoir expliqué comment ils ont été calculés. Vous avez dit qu'ils étaient assez prudents et vous nous avez expliqué pourquoi. À quoi ressemblerait un scénario plus optimiste et potentiellement plus réaliste?

Evan Wiseman: Cela devient très compliqué en raison de la façon dont l'air circule, mais certains chiffres définissent également cet aspect. Ce chiffre n'inclut pas le Canada atlantique, les provinces de l'Ouest — à part le Sud-Ouest de la Colombie-Britannique —, le Nord de l'Ontario, le Québec, ni les territoires. Si ces régions étaient prises en compte, ce chiffre augmenterait.

De plus, dans les chiffres fournis, l'estimation de certains événements touchant la santé, comme une visite à l'urgence, est un peu faible. Elle se fonde sur les chiffres de Santé Canada établis dans le cadre d'études menées en 1995, 1996 et 2007, je crois. Nous avons ajusté ces chiffres relatifs à une visite à l'urgence en fonction de l'inflation. Nous ne sommes arrivés qu'à environ 3 500 \$. Ce n'est pas ce que coûte une visite à l'urgence en 2025; les coûts des soins de santé ont largement dépassé l'inflation.

Il y a des chiffres. Cette estimation est très prudente. Nous avons fait de notre mieux pour ne pas fournir des chiffres définitifs, parce que nous ne voulions pas brosser un tableau inexact. Nous voulions établir un plancher pour la prise de bonnes décisions stratégiques.

Shannon Miedema: Je vous remercie.

Cette mesure réduirait les effets sur la santé, car les véhicules électriques font disparaître ces émissions. Si nous n'atteignons pas nos cibles de réduction des émissions à l'échelle locale et mondiale, quelle en serait l'incidence sur la santé? Ces chiffres en tiennent-ils compte? Je pense aux feux de forêt et aux graves répercussions qu'ils ont sur la santé et la qualité de l'air. Est-ce que ces éléments font partie de ces chiffres?

Evan Wiseman: Non. Les feux de forêt ne font pas partie des chiffres. Les chiffres comprennent la matière particulaire, ou PM_{2,5}, l'oxyde nitrique et les composés organiques volatils qui sont émis par le tuyau d'échappement. Ils ne concernent que les émissions d'échappement des véhicules légers. Ils n'incluent pas les émissions des véhicules moyens et lourds.

Shannon Miedema: Merci.

Madame Sinasac, vous avez dit que vous représentez une association industrielle sans but lucratif. Pouvez-vous nous parler des différentes entreprises que vous représentez? De quelles entreprises s'agit-il?

Cherith Sinasac: Oui. Nous représentons 230 organisations membres. Bon nombre sont des fabricants. Vous reconnaîtrez peut-être le nom de quelques-unes de ces entreprises, comme Eaton, Siemens et ABB. Nous représentons aussi Schneider Electric. Ce sont toutes des organisations mondiales, mais elles mènent aussi des activités au Canada. Elles comptent des employés canadiens. À l'heure actuelle, elles réalisent d'importants investissements au Canada pour se préparer au virage électrique.

J'ai inscrit tous les chiffres sur une feuille et je les ai trouvés assez incroyables. ABB est une entreprise suisse, mais elle fabrique beaucoup de produits au Canada. Elle investit 130 millions de dollars au Québec afin d'avoir une production ici, au Canada, en prévision de l'électrification des transports.

Je pourrais passer en revue toute la liste.

• (1130)

Shannon Miedema: Que se passerait-il si des entreprises comme celle-là perdaient la certitude stratégique et la certitude dans le marché qu'apporte la norme sur la disponibilité des véhicules électriques?

Cherith Sinasac: Lorsque je me suis entretenue avec nos membres et que je leur ai demandé ce qui se passerait si la norme sur la disponibilité des véhicules électriques disparaissait, ils m'ont répondu que la norme déterminait l'avenir des véhicules zéro émission au Canada. Sans cette norme, le virage s'amorcera quand même, mais il sera plus lent et nous serons moins bien préparés. Nous savons ce qui se passe lorsque nos chaînes d'approvisionnement ne sont pas prêtes; nous l'avons vu pendant la pandémie de COVID-19. Dans cette situation-ci, il faut veiller à fabriquer ces éléments au Canada et à attirer des investissements au pays.

Il y aura des pertes d'emplois et des décisions devront être prises. Je peux vous assurer que même cette pause, en ce moment, a entraîné une interruption des investissements dans les chaînes d'approvisionnement au Canada. Nos membres me disent qu'il faut attendre de voir ce qui va se passer.

Le président: Merci.

[Français]

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

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

Je vais faire exactement le contraire de ce que font mes collègues conservateurs; je vais poser des questions aux témoins au lieu d'utiliser moi-même tout mon temps de parole. Ce sera donc rapide.

Madame Sebileau, pouvez-vous nous donner des exemples de ce qui a été fait au Québec, par exemple lors de la campagne Roulons électrique, en matière de sensibilisation ainsi que pour rétablir les faits et contrer la désinformation? Le gouvernement fédéral a été critiqué pour n'avoir rien fait ou presque à cet égard.

Y a-t-il quelque chose d'inspirant dont vous aimeriez nous faire part?

Je vous demande aussi de transmettre au Comité le résumé de ce qui a été fait de votre côté, si c'est possible.

Blandine Sebileau: Oui, je peux certainement préparer un résumé. Je vous remercie de cette suggestion.

La campagne Roulons électrique existe depuis six ou sept ans. Elle vient de se terminer. Nous travaillons maintenant avec le fédéral au dossier de la recharge électrique.

Ce que cette campagne a de spécial, c'est qu'elle rassemblait autour de la table entre 12 et 15 partenaires de l'électrification, de l'environnement et du monde des véhicules électriques, ainsi que des concessionnaires automobiles qui vendaient des véhicules électriques. Nous avons une plateforme par laquelle nous informions les gens et nous avons mené des campagnes publicitaires. Nous étions présents sur le terrain, partout au Québec. Dans toutes les régions, nous avons travaillé avec une association de propriétaires de

véhicules électriques, au Québec, qui organisait des essais routiers gratuits. Cela permettait aux personnes des régions qui n'avaient pas accès à des véhicules électriques d'essayer quelques modèles et de s'informer directement auprès des propriétaires. Ça a vraiment permis de transmettre de l'information et d'enrichir les connaissances des gens. Ça a aussi beaucoup aidé à faire avancer les choses sur le plan de l'adoption de véhicules électriques au Québec. Les essais routiers, ça fonctionne vraiment. Je vous encourage donc à vous pencher sur cette idée.

De plus, nous avons mené toutes sortes d'activités de sensibilisation et nous avons organisé des cyberconférences. Nous avons participé à des salons du véhicule électrique et à des salons de l'auto. Nous avons parlé aux gens, un à la fois, afin de démystifier les fausses croyances et de donner de l'information. Nous avons aussi un guide de tous les véhicules électriques disponibles au Québec; ce guide était destiné aux particuliers et aux organisations.

Croyez-moi, il y a un choix impressionnant de véhicules, et ceux-ci répondent à tous les besoins.

Patrick Bonin: Vous avez mentionné que la norme permettait réduire les prix de 20 %.

Pouvez-vous nous en dire plus à cet égard?

Blandine Sebileau: Une étude réalisée il y a quelques années par Jonn Axsen montre que la réglementation permettrait de faire diminuer de 20 % le coût des véhicules électriques. Il s'agit d'une composante essentielle pour inciter les gens à adopter le véhicule électrique. Comme on le sait, le prix est l'un des freins les plus importants à l'adoption du véhicule électrique.

Je crois qu'il faut aussi éduquer les gens relativement aux économies qui pourront être faites, et ce, pendant toute la durée de vie du véhicule. Les gens s'arrêtent souvent au coût d'achat, mais il faut arriver à les convaincre qu'ils vont en avoir pour leur argent assez rapidement. En fait, plus on roule, plus on réalise des économies. Je ne parle pas seulement du coût de l'essence, mais aussi des coûts d'entretien. Les économies peuvent s'élever à plusieurs centaines de dollars ou à plusieurs milliers de dollars, selon les incitatifs financiers disponibles. Les incitatifs financiers permettent de réduire de 2 000 \$ ou 3 000 \$ par année les coûts d'utilisation du véhicule.

La norme est donc essentielle pour réduire le coût d'achat et pour travailler aux perceptions.

Patrick Bonin: Je vous invite à faire parvenir au Comité l'étude de M. John Axsen.

Vous avez mentionné que 90 % des gens ayant des véhicules électriques ne souhaitaient pas revenir en arrière. J'imagine que ce pourcentage est tiré d'un sondage. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi les gens ne veulent pas revenir à un véhicule à essence? Est-ce seulement une question de coûts?

Enfin, je vous demande de transmettre ce sondage au Comité.

• (1135)

Blandine Sebileau: En fait, il s'agit d'un sondage qui a été réalisé dans le cadre de la campagne Roulons électrique.

Évidemment, cette campagne rejoint les gens qui sont déjà sensibilisés à l'électrification, puisqu'ils sont déjà propriétaires ou usagers d'un véhicule électrique. Nous pouvions donc nous attendre à un taux élevé. En fait, le taux de satisfaction ou de non-retour s'élève à 99 %, ce qui est vraiment impressionnant.

Encore une fois, ça démontre que faire l'essai d'un véhicule électrique est suffisant pour convaincre les gens de ne plus revenir à une voiture à essence. Souvent, les économies ont un effet décisif.

Patrick Bonin: Pour expliquer la baisse des ventes, vous avez mentionné l'incertitude, le recul du gouvernement et les campagnes de l'industrie.

Pouvez-vous revenir sur ces trois aspects?

Blandine Sebileau: Depuis les années 1970, il y a un discours récurrent: il est difficile de travailler à réduire les normes d'émissions et il est difficile de changer les choses et d'adopter de nouvelles technologies.

Une plateforme a été mise en place par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, mais celle-ci diffuse des informations erronées à propos des véhicules électriques. Nous trouvons regrettable que tout le monde ne travaille pas dans le même sens. Si des efforts sont faits pour donner de l'information erronée, ce sera deux fois plus difficile de convaincre les gens.

Patrick Bonin: Vous avez parlé d'un recul de la part du gouvernement. Vous êtes donc d'avis que le gouvernement a une responsabilité relativement à la baisse des ventes. Est-ce exact?

Blandine Sebileau: Tout à fait.

Il y a un recul pour ce qui est des incitatifs financiers. L'incertitude plane, et les gens attendent le retour des subventions depuis le mois de mai. Une annonce avait d'ailleurs été faite à cet égard par la ministre Joly. Au Québec, les ventes ont baissé lorsque le gouvernement a mis les incitatifs en pause, mais elles ont augmenté rapidement dès que les incitatifs ont été remis en place.

Le président: Merci, madame Sebileau.

[Traduction]

Monsieur Ross, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Depuis 10 ans, au moins, on déploie une stratégie nationale et provinciale visant à électrifier le Canada et la Colombie-Britannique. J'étais député provincial lorsque j'ai entendu parler pour la première fois du mandat de CleanBC qui prévoyait une option d'achat de voitures électriques. On parlait d'une option d'achat, mais ce n'en était pas vraiment une pour les acheteurs, car une pénalité y était associée. En Colombie-Britannique, l'objectif était que 90 % des véhicules vendus soient des véhicules électriques d'ici 2030 et que 100 % le soient d'ici 2035.

La pénalité était une somme de 20 000 \$ imposée aux détaillants, qui était ensuite refilée aux consommateurs, qu'ils n'avaient pas les moyens de payer. Même sans la remise, les personnes à faibles revenus n'avaient pas les moyens de payer cette somme. Dès que les remises ont été remises en question ou abandonnées, les gens ont cessé d'acheter des véhicules électriques.

Les témoins ont dit que nous ne devrions pas renoncer au mandat sur les véhicules électriques. Les témoins — ma question s'adresse à M. Wiseman — sont-ils d'avis que la pénalité de 20 000 \$ associée aux véhicules électriques devrait également être maintenue?

Evan Wiseman: Je tiens à préciser que la norme sur la disponibilité des véhicules électriques est extrêmement souple. Les éléments relatifs à la conformité prévoient des accommodements. Si un fabricant ne vend pas assez de véhicules électriques, il peut re-

porter son obligation de le faire, année après année, pendant un maximum de trois ans, afin de respecter les exigences. Il peut s'associer à des entreprises de recharge électrique pour installer davantage de bornes de recharge, ce qui lui permet d'obtenir des crédits. Je crois que les fabricants obtiennent également des crédits pour les véhicules hybrides, ce qui concerne de nombreux fabricants à l'heure actuelle.

Selon moi, ce qu'il faut retenir...

Ellis Ross: Monsieur Wiseman, je n'ai que six minutes. Ma question était la suivante: est-ce que la pénalité de 20 000 \$ imposée aux détaillants, qui est refilée aux consommateurs, devrait continuer de faire partie du mandat?

Evan Wiseman: Il faut comprendre que ce n'est pas ainsi que les choses fonctionnent. Il y a beaucoup de souplesse, et c'est aux fabricants d'équipements d'origine de décider comment ils souhaitent l'utiliser.

Je pense que le point essentiel, seulement en ce qui a trait aux soins de santé, est qu'il y a également des coûts pour les Canadiens, liés à...

Ellis Ross: Je comprends cela, mais ma question était précise. J'ai posé la même question en Colombie-Britannique, et on m'a répondu que oui, la pénalité resterait en vigueur. Je pose cette question parce que la Colombie-Britannique vient d'abandonner son mandat. Elle a déclaré qu'il n'était pas réaliste. Je suis sûr que tout le monde dans cette salle — et ailleurs au Canada — souhaite un avenir plus propre. Or, la façon d'atteindre cet objectif doit être réaliste. Le gouvernement de la Colombie-Britannique affirme désormais que le mandat doit être réaliste.

J'ai aimé vos commentaires sur le choix et l'abordabilité. Cela dit, il n'y a pas vraiment de choix si le détaillant ou le fabricant vend un véhicule au consommateur à un prix majoré. Et avec ce qui se passe avec les remises, la demande commence à diminuer.

En Colombie-Britannique, nous avons un problème lié à la production et à l'approvisionnement en électricité. Nous sommes probablement l'une des provinces les plus vertes, car notre électricité provient principalement des barrages. Le site C va produire 1 100 mégawatts d'électricité, mais ce ne sera pas suffisant pour répondre aux besoins actuels, encore moins pour répondre aux besoins futurs. On est en train de construire une ligne de transmission d'une valeur de 6 milliards de dollars dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, entre Prince George et Terrace. Là encore, elle ne suffira pas à répondre à la demande actuelle ni à la demande future. Par ailleurs, nous importons de l'électricité des États-Unis, qui la produisent à partir du gaz naturel et du charbon, ce qui est discutable.

Votre organisation s'est-elle penchée sur les moyens d'augmenter la production et l'approvisionnement en électricité propre?

• (1140)

Evan Wiseman: Absolument. Je serai heureux de revenir dans le cadre d'une autre étude, si vous le souhaitez, pour en parler. Nous serions très heureux de revenir.

Ellis Ross: Ce serait formidable. Donnez-moi simplement quelques...

Evan Wiseman: Absolument. À l'organisme The Atmospheric Fund, nous disons toujours que le kilowattheure le moins cher est celui que nous n'utilisons pas. Il faut donc commencer par l'efficacité. C'est la première étape. C'est la mesure la moins coûteuse que l'on peut adopter dès aujourd'hui. Il faut d'abord se concentrer sur l'efficacité énergétique.

Ensuite, on peut commencer à déployer d'autres ressources renouvelables. L'énergie solaire et l'énergie éolienne peuvent être déployées très rapidement. Les batteries, l'électricité et le stockage peuvent aider, notamment en ce qui a trait à la recharge pendant les heures creuses ou pendant la nuit.

Je sais qu'Hydro-Québec envisage de répondre à une grande partie de la demande à l'aide des véhicules électriques, tant en période de pointe que pendant les périodes creuses. Les véhicules électriques ne devraient pas seulement être considérés comme un fardeau pour le système. Ils constituent une ressource en tant que batteries, s'inscrivant dans...

Ellis Ross: Non, je ne parle pas des véhicules électriques. Je parle de la production et de l'approvisionnement, qui sont insuffisants en ce moment en Colombie-Britannique, malgré l'abondance de l'énergie propre. D'ailleurs, la Colombie-Britannique a imposé des limites à sa consommation d'électricité. Nous parlons d'une nouvelle économie...

Le président: Merci, monsieur Ross.

Ellis Ross: J'avais cinq ou six minutes?

Le président: Vous aviez cinq minutes.

Ellis Ross: Oh, je suis désolé.

Le président: Monsieur Fanjoy, vous avez la parole pour cinq minutes.

Bruce Fanjoy (Carleton, Lib.): Merci.

Je remercie les témoins.

J'aimerais revenir sur ce que Mme Sinasac a dit au sujet de la chaîne d'approvisionnement relative aux composants qui contribuent à l'électrification de nos réseaux et de nos collectivités, et sur l'incidence des signaux stratégiques qu'envoient le gouvernement sur l'essor ou la contraction de cette chaîne d'approvisionnement.

Pourriez-vous nous en dire plus sur l'incidence que cela aurait sur le rythme, tant dans les collectivités rurales, comme celle que je représente, que les collectivités urbaines? Quelle en serait l'incidence au Canada?

Cherith Sinasac: Je suis désolée. Voulez-vous savoir quelles seraient les répercussions sur les chaînes d'approvisionnement si l'on abandonnait la norme sur la disponibilité des véhicules électriques?

Bruce Fanjoy: Oui. Comment cela orienterait-il le développement de nos chaînes d'approvisionnement au Canada et à l'échelle mondiale?

Cherith Sinasac: C'est d'une importance cruciale. Nous avons vu, évidemment avec la COVID, ce qui se passe lorsque le monde entier demande une chose. Nous avons vu le prix de l'équipement de protection individuelle augmenter parce que nous n'étions pas préparés à gérer la chaîne d'approvisionnement. Nous en connaissons les conséquences.

À l'heure actuelle, des investissements importants sont faits dans l'industrie électrique ici, au Canada, pour essayer de fabriquer plus de transformateurs en sol canadien. PTI Transformers, qui est située à Regina, en Saskatchewan, et à Winnipeg, au Manitoba, s'approvi-

sionne en matières premières auprès de fournisseurs canadiens dans une proportion de 85 %. Elle vient de terminer un grand projet d'expansion pour produire plus de transformateurs ici, au Canada. Je pourrais continuer encore et encore, et je vais le faire, si vous me le permettez.

La production de batteries à Oakville représente 150 millions de dollars. Quand on produit plus d'électricité, on attire des investissements. C'est un outil économique. Vous voyez l'usine de production de batteries à Oakville. Les décideurs ont choisi le Canada plutôt que les États-Unis parce que nous avons de l'électricité propre et abordable. Il y a une raison pour laquelle une entreprise est située au Québec: l'électricité est propre et abordable.

Il s'agit des aspects économiques de l'électrification. Il faut veiller à ce que nos chaînes d'approvisionnement... Nous avons un approvisionnement ici au Canada, de sorte que nous n'avons pas à rivaliser avec le reste du monde, ce qui ferait augmenter les coûts et retarderait les projets. Nous voulons que cet investissement se fasse ici. Ces gens peuvent choisir de dire: « Où allons-nous allouer des fonds cette année? Allons en France, parce que nous savons qu'elle se tourne vers l'électricité ». Le Canada n'obtiendrait donc pas ces investissements. Nous perdons des emplois et des investissements lorsque nous n'envoyons pas les bons signaux stratégiques.

• (1145)

Bruce Fanjoy: L'une des choses dont nous parlons beaucoup à la Chambre des communes, c'est l'abordabilité. C'est une question à laquelle tous mes collègues tiennent. Le coût total de possession des véhicules électriques, même sans subvention du coût initial, est nettement avantageux pour l'électricité en raison des coûts d'entretien réduits et, surtout, de l'abondance de l'électricité, que nous pouvons produire nous-mêmes au moyen de projets d'énergie renouvelable ici au Canada.

Quels sont les obstacles qui empêchent une adoption plus rapide des véhicules électriques? Y a-t-il quelque chose que nous pouvons faire en matière de politiques publiques judicieuses pour faire avancer les choses plus rapidement?

Cherith Sinasac: Je pense que M. Wiseman est la personne la mieux placée pour répondre à cette question. Même si je pourrais le faire, je préfère qu'il y réponde.

Evan Wiseman: Très rapidement, nous devons harmoniser nos politiques aux règlements de sécurité de l'Union européenne pour introduire plus de modèles. C'est le premier aspect.

Il faut examiner d'emblée les droits de douane sur les véhicules électriques chinois afin d'augmenter au départ le nombre qui entre au pays. Voilà qui aurait certainement des bienfaits pour la santé également. Il faut voir cela comme des intérêts composés. On ne peut pas rattraper le temps perdu en investissant davantage. Il faut investir tôt et poursuivre en ce sens.

De plus, à l'échelle municipale, il y a beaucoup de formalités administratives qui ont une incidence sur la capacité de déployer des bornes de recharge. Vous pourriez faire une autre étude à ce sujet. Les stratégies provinciales, comme celles de la Colombie-Britannique et du Québec, sont remarquables en raison de leur efficacité, en grande partie grâce aux stratégies musclées qu'elles ont déployées à l'égard des bornes de recharge. Bien que l'Ontario ait récemment investi de l'argent dans le Programme ontarien pour la recharge des véhicules électriques — c'est un excellent programme que nous sommes ravis de voir —, il doit y avoir une stratégie plus globale pour aider à lutter contre l'angoisse de l'autonomie lors de la sensibilisation.

Le président: Merci, monsieur Wiseman.

[Français]

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

Patrick Bonin: Vous serait-il possible de déposer les grandes lignes de votre rapport sur la santé, ainsi que les coûts et les répercussions?

[Traduction]

Evan Wiseman: Oui. Les grandes lignes seraient que... Avant le retard que le premier ministre a annoncé...

[Français]

Patrick Bonin: Excusez-moi, je n'ai vraiment pas beaucoup de temps.

Pouvez-vous déposer ce rapport au Comité?

[Traduction]

Evan Wiseman: Oui, je peux absolument vous le remettre.

[Français]

Patrick Bonin: D'accord.

Vous avez parlé de 11 000 morts prématurées si on enlevait l'annonce. Est-ce bien ça?

[Traduction]

Evan Wiseman: Oui.

[Français]

Patrick Bonin: C'est majeur.

Madame Sinasac, j'aimerais revenir aux pertes d'emplois et d'investissement. Les avez-vous chiffrées? Combien d'emplois seraient perdus? Combien d'investissement serait perdu?

Pouvez-vous aussi déposer quelque chose par écrit au Comité?

[Traduction]

Cherith Sinasac: Je n'ai pas les chiffres en main. Tout dépendrait de la force de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Si nous pouvons conserver la même force, comme je l'ai dit plus tôt, ce taux de 83 % permettra aux gens d'avoir un choix, tout en envoyant les bons signaux stratégiques en matière d'investissement. Si nous n'arrivons pas à garder cette force... Je n'ai pas les chiffres exacts en main. Tout dépendra du résultat que nous obtiendrons.

[Français]

Patrick Bonin: Avez-vous établi des scénarios en fonction des différents paramètres?

[Traduction]

Cherith Sinasac: Non, parce que la norme vient tout juste d'être publiée, et le délai de 60 jours... Nos scénarios reposent tous sur des projections à préparer.

[Français]

Patrick Bonin: Avez-vous connaissance de l'existence de scénarios? Certains organismes en ont-ils fait pour que nous les étudions?

[Traduction]

Evan Wiseman: Je siège au conseil d'administration de Mobilité électrique Canada. Nous avons établi un partenariat avec Ernst & Young, et il y a un rapport.

À l'heure actuelle, l'écosystème des véhicules électriques emploie environ 130 000 personnes. Nous nous attendons à ce que ce chiffre atteigne environ 600 000 personnes avec la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, dans un scénario optimiste.

C'est un rapport d'Ernst & Young. Je vous le fournirai également.

Cherith Sinasac: Oui, et je crois que le chiffre le plus bas était de 300 000 emplois. Nous pourrions donc passer à côté de plus de 300 000 emplois.

[Français]

Patrick Bonin: Merci.

Madame Sebileau, selon vous, est-ce une bonne idée de considérer les véhicules hybrides conventionnels? Je ne parle pas des véhicules branchables, mais bien des véhicules hybrides conventionnels, comme certains l'évoquent. Est-ce que ça devrait faire partie du mandat, selon vous?

● (1150)

Blandine Sebileau: C'est une très bonne question.

Absolument pas. Nous pensons que c'est une idée extrêmement mauvaise qui nuira à l'électrification. Un véhicule hybride non branchable n'est pas un véhicule électrique, car il génère des gaz à effet de serre et pollue 300 fois plus qu'un véhicule conventionnel. Il entretient notre dépendance aux énergies fossiles et n'encourage pas l'installation d'infrastructures de recharge.

Le président: Merci.

[Traduction]

Monsieur Bexte, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui. C'est un sujet fascinant, et j'aimerais commencer par aborder de nombreux aspects différents.

Madame Sinasac, pourriez-vous nous parler de l'équipement électrique? Y a-t-il des commandes en souffrance de transformateurs en ce moment?

Cherith Sinasac: Il y a eu un arriéré de commande pendant la pandémie, mais nous nous sommes adaptés pour répondre à cette demande. C'était en grande partie attribuable aux centres de données, et non aux véhicules électriques.

David Bexte: Merci beaucoup.

Ainsi, la demande globale augmente parce que l'industrie prend de l'expansion sur de nouveaux marchés, ainsi que dans les centres de données.

Cherith Sinasac: Oui, nous investissons.

David Bexte: Quel est le délai habituel entre la commande et la livraison?

Cherith Sinasac: Je ne pense pas qu'il y ait un délai important en ce moment. Il a diminué grâce aux nouveaux investissements au Canada et parce que...

David Bexte: C'est donc 125 et moins... Qu'en est-il des sous-stations?

Cherith Sinasac: Il y a aussi la question des relations commerciales avec les États-Unis. Nous ne sommes plus en mesure d'exporter autant qu'avant, et nous avons donc besoin de la demande ici au Canada.

David Bexte: D'accord.

Monsieur Wiseman, pourriez-vous expliquer pourquoi le taux d'adoption des véhicules électriques est si faible dans certaines régions? Qu'en pensez-vous?

Evan Wiseman: Cela varie. Les incitations jouent un rôle important. Je pense que les mesures incitatives pour l'achat sont un élément. Les ventes à l'échelle mondiale d'une année à l'autre ont continué d'augmenter. Le Canada fait figure d'exception...

David Bexte: Non, je parle précisément du Canada.

Evan Wiseman: Au Canada plus précisément, le gouvernement fédéral a annoncé plus tôt cette année qu'il allait y avoir un incitatif — c'était il y a environ six mois —, mais il ne l'a pas rétabli. Il en a résulté une baisse des achats.

David Bexte: Y a-t-il des particularités dans les régions, des caractéristiques différentes qui...

Evan Wiseman: Oui. En Colombie-Britannique et au Québec, l'angoisse de l'autonomie n'est pas vraiment un facteur aussi important que dans d'autres provinces, en raison de...

David Bexte: Merci beaucoup.

À d'autres endroits, cette angoisse est un facteur.

Evan Wiseman: C'est généralement parce que les décideurs sont encore en train de déployer leur infrastructure, mais cela montre que lorsqu'on a un plan, il se manifeste vraiment dans le déploiement.

David Bexte: Madame Sinasac, le communiqué de votre organisation soutient que le mandat sur les véhicules électriques garantit la certitude au sein de l'industrie. Êtes-vous d'accord pour dire que cela offre simultanément une certitude aux consommateurs en limitant leur capacité d'acheter le véhicule qu'ils aimeraient avoir?

Cherith Sinasac: Je suis désolée. Me demandez-vous si j'ai dit que cela limite leur capacité?

David Bexte: Non. Le communiqué de votre organisation soutient que le mandat sur les véhicules électriques garantit la certitude au sein de l'industrie.

Cherith Sinasac: Oui.

David Bexte: Êtes-vous d'accord pour dire que cela offre simultanément une certitude aux consommateurs en limitant leur capacité d'acheter le véhicule qu'ils aimeraient avoir?

Cherith Sinasac: Je ne suis pas d'accord, non. Vous pouvez continuer... Il y a beaucoup de mythes à ce sujet. Il ne s'agit pas

d'une interdiction des véhicules à combustion interne. La présence d'un taux de 100 % a été décrite à maintes reprises à tort comme une interdiction pour les consommateurs, mais on peut...

David Bexte: C'est 100 %. Il ne s'agit pas d'augmenter le choix. C'est un mandat par définition.

Cherith Sinasac: Je pense...

David Bexte: Ce sera... Cent pour cent, c'est 100 %.

Cherith Sinasac: C'est pourquoi nous suggérons de réduire ce pourcentage à 80 % — pour conserver la force de la norme, mais veiller à ce que les Canadiens n'aient pas l'impression que c'est une obligation.

C'est devenu un paratonnerre politique et...

David Bexte: Peut-être à juste titre...

Cherith Sinasac: ... c'est peut-être une occasion... Il est essentiel que vous mainteniez la force de la norme.

David Bexte: Je vous remercie.

Madame Sebileau, avez-vous sondé la satisfaction en milieu rural? Pouvez-vous ventiler les régions rurales par rapport aux régions urbaines, la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, par rapport à la région du Grand Toronto et au Golden Horseshoe?

Blandine Sebileau: Le sondage que j'ai mentionné était au Québec. C'était pour notre entreprise au Québec.

David Bexte: C'était seulement pour le Québec. Y avait-il une distinction entre les régions rurales et les régions urbaines?

Blandine Sebileau: Je n'ai pas les chiffres, mais...

David Bexte: D'accord. Merci.

Blandine Sebileau: ... avec 99 %, cela ne changerait pas grand-chose.

David Bexte: On pourrait faire valoir qu'il s'agit de personnes qui ont déjà acheté des véhicules électriques et qui se sont déjà engagées...

Blandine Sebileau: Oui, ou qui les ont utilisées...

David Bexte: ... et que cela n'inclut aucunement le reste de la population.

Tous les témoins... J'aimerais poursuivre dans la même veine que mon collègue du Bloc.

Madame Sinasac, vous êtes entièrement financée par l'industrie des fabricants de produits électriques.

• (1155)

Cherith Sinasac: Nous sommes une association industrielle sans but lucratif.

David Bexte: Cependant, elle est entièrement financée par les fabricants de produits électriques.

Cherith Sinasac: Oui, nous représentons les fabricants et les distributeurs de produits électriques et d'automatisation.

David Bexte: D'accord. Merci.

Monsieur Wiseman, pourriez-vous fournir au Comité votre structure de financement, s'il vous plaît?

Evan Wiseman: Oui, absolument.

David Bexte: Madame Sebileau, je vous pose la même question. Pouvez-vous fournir votre structure de financement au Comité — d'où provient votre financement?

Blandine Sebileau: Bien sûr.

David Bexte: Il y a lieu de se demander si le programme de financement dicte les croyances.

J'ai une dernière question, monsieur Wiseman, au sujet de vos données sur la santé. Pourriez-vous expliquer le changement d'inflexion? À mesure que les résultats prévus empirent, il y a une inflexion, et les avantages baissent sans cesse.

Mon temps est écoulé. C'est bon. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup. Je suis désolé.

Monsieur Greaves, vous avez la parole pour cinq minutes.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs les témoins.

Chers collègues, je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui.

J'aimerais revenir sur la question qui a été soulevée concernant l'exactitude de certains renseignements qui circulent au sujet de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques et des véhicules électriques en général. Il y a une chose dont nous n'avons pas encore discuté au cours de cette réunion, mais qui semble pertinente en ce qui concerne les questions relatives aux longues distances dans les collectivités éloignées et aussi à l'utilisation des véhicules électriques en hiver, par temps froid et ainsi de suite. En fait, la Norvège est très comparable au Canada. Je me demande si vous pourriez nous parler brièvement des leçons que nous pourrions en tirer et de l'exactitude de certains des renseignements qui ont encore une fois été lancés comme des ballons d'essai ici aujourd'hui, pour être franc.

Je me demande si nous pourrions nous inspirer de l'exemple actuel de la Norvège, qui atteint maintenant un taux d'adoption des véhicules électriques de 90 %. C'est une base très solide pour dissiper certains de ces mythes.

Evan Wiseman: Les principaux points sont la sensibilisation, les mesures incitatives et le soutien des consommateurs, ainsi que le déploiement intentionnel d'infrastructures de recharge robustes. Prenez ces quatre mesures, et vous obtiendrez des taux d'adoption plus élevés.

Il est également important de souligner qu'à mesure que nous en apprenons davantage sur les répercussions de cette situation, il est essentiel que le Canada tienne compte des effets sur la santé. Ils n'étaient pas pris en compte dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation initial pour la publication dans la *Gazette du Canada*, mais nous aimerions qu'ils soient inclus cette fois-ci.

Will Greaves: Je vous remercie.

Si l'un de vos collègues souhaite répondre à la question, allez-y.

Blandine Sebileau: Une chose que je pourrais vous dire, c'est que la Norvège a environ quatre fois plus d'infrastructures de recharge que nous au Canada. Ce chiffre est fondé sur le nombre de bornes de recharge et de bornes publiques par 50 kilomètres de routes.

Will Greaves: Serait-il juste de dire ceci? Si la Norvège a aussi bien réussi à cet égard, c'est qu'elle a maintenu une approche stratégique avec cohérence, sans un va-et-vient qui va à l'encontre de l'intention même de ces incitatifs et programmes.

Cherith Sinasac: C'est tout à fait vrai, oui.

Will Greaves: D'accord. Je vous remercie.

Cherith Sinasac: Je pense qu'il est vraiment important que nous ramions tous dans le même sens. Cette évidence dont personne ne veut parler, c'est que nous avons des constructeurs automobiles qui militent activement contre les véhicules électriques en ce moment. Nous voulons que ces entreprises réussissent. Nous avons une main-d'œuvre très instruite ici au Canada, mais nous devons trouver un moyen de réussir tous ensemble. Tout le monde peut en bénéficier.

Nous devons déterminer où se trouve notre avantage concurrentiel. La Chine investit beaucoup — des milliards et des milliards de dollars —, et c'est pourquoi nous ne pouvons pas soutenir sa concurrence. En tant que nation, nous devons déterminer où nous pouvons être concurrentiels. Plus on se bat entre nous, moins on réussit dans l'ensemble.

Will Greaves: Merci.

J'aimerais poursuivre la discussion sur les sources d'information et la qualité de l'information qui circule sur cet enjeu. La question a été soulevée ce matin. En fait, des calomnies sont répandues entourant les motivations potentielles des témoins en fonction de la façon dont leurs organisations sont financées.

J'aimerais vous inviter à y répondre et à nous dire si vous estimez qu'il s'agit d'une critique valable à formuler à l'égard de vos organisations et de votre participation aujourd'hui.

De plus, pourriez-vous nous dire qui répand ces fausses informations? Que ce soit délibéré ou non, voire grossièrement inexact, d'où vient cette information qui a donné à certains Canadiens la mauvaise impression, par exemple, qu'une interdiction de tous les véhicules à essence entrerait en vigueur, plutôt que d'une norme destinée aux nouveaux véhicules visant à atteindre un certain taux d'adoption des véhicules électriques? C'est un point essentiel qui est largement et peut-être même activement diffusé.

Evan Wiseman: Je peux répondre en premier.

L'organisme *The Atmospheric Fund* est en fait constitué en vertu d'une loi provinciale. Il a aussi conclu une entente avec la Ville de Toronto. Nous utilisons le modèle du fonds de dotation. Nous investissons sur le marché avec les taux de rendement attendus, et nous payons nos coûts d'exploitation à partir de ce rendement du capital investi. Voilà notre fonctionnement en bref.

Pour ce qui est de la mésinformation, je trouve que c'est préoccupant, d'autant plus qu'on a parfois tendance à vouloir laisser l'industrie décider. Cependant, on a donné à l'industrie des paramètres sur une base volontaire, mais elle ne les a systématiquement pas respectés dans tous les scénarios. En Californie, le *California Air Resources Board*, ou CARB, n'atteint jamais ses objectifs. Je n'ai jamais rencontré une industrie qui aime avoir plus de règlements.

● (1200)

Will Greaves: D'accord, je vous remercie.

Je vous écoute, madame Sinasac.

Cherith Sinasac: Je pense qu'il est sain de remettre en question les intentions des gens. Je trouve sain de se demander d'où vient mon financement. C'est une bonne chose à faire, à mon avis.

Je pense que si on veut gagner, il faut regarder les faits. Si vous voulez être concurrentiels dans un monde qui se tourne vers l'électrification, regardez ce qui se passe à l'étranger. Pourquoi la Chine injecte-t-elle d'énormes sommes d'argent dans l'électrification? Est-ce parce que les décideurs sont idiots? Non. Ils sont très brillants. Ils savent où ils vont. Ils savent où va la rondelle et ils patinent pour l'atteindre.

Allez-y, faites vos propres recherches, mais les faits sont les faits.

Le président: Merci beaucoup.

Je remercie les témoins de leurs témoignages d'aujourd'hui.

Les témoins peuvent maintenant partir. Nous allons suspendre brièvement la séance pendant que nous préparons le prochain groupe de témoins.

• (1200) _____ (Pause) _____

• (1210)

Le président: Nous reprenons la séance.

[Français]

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

Cet après-midi, le Comité rencontrera Sébastien Côté, président du conseil d'administration de l'Association des véhicules électriques du Québec.

Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Nous accueillons également M. David Adams, président des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada. Bienvenue.

[Français]

Nous accueillons également Stéphane Pascalon, chargé de projets senior à Propulsion Québec.

Je vous souhaite la bienvenue.

Chaque locuteur dispose de cinq minutes pour faire sa présentation. Lorsque je lève cette carte, ça vous indique qu'il vous restera une minute. Si vous voyez l'endos de la carte, vous devez terminer votre phrase.

Monsieur Côté, vous avez la parole pour cinq minutes.

Sébastien Côté (président du conseil d'administration, Association des véhicules électriques du Québec): Monsieur le président, membres du comité, mesdames et messieurs, bonjour.

Je m'appelle Sébastien Côté. J'ai le plaisir d'être des vôtres aujourd'hui à titre de président de l'Association des véhicules électriques du Québec, ou AVEC.

Depuis 12 ans, l'AVEC est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de soutenir et de promouvoir l'électromobilité au Québec, que ce soit par la formation, l'éducation ou la représentation grâce à l'expertise de nos employés et bénévoles. Notre vision est à la fois simple et ambitieuse. Nous voulons être la référence en matière d'information et d'éducation sur l'électromobilité au Québec auprès des consommateurs québécois.

Notre rôle est d'informer objectivement les consommateurs à propos des véhicules électriques, de démystifier la technologie et les coûts réels d'utilisation, d'accompagner les futurs acheteurs grâce à des bénévoles expérimentés, et de soutenir la transition en offrant des conseils objectifs et en utilisant des pratiques basées sur une expérience réelle des utilisateurs et sur des données fiables. Il est important de mentionner que l'AVEC n'est pas une organisation militante, mais plutôt une organisation de consommateurs qui se consacre aux consommateurs.

Cela étant dit, pourquoi est-il important de maintenir la norme sur la disponibilité des véhicules électriques? L'AVEC s'appuie sur deux principes importants, à savoir l'accessibilité et l'abordabilité. Je vais déployer mon argumentaire en quatre points.

Premièrement, les véhicules électriques doivent devenir une option d'achat réelle pour les ménages. Selon Statistique Canada, les véhicules zéro émission, ou VZE, représentaient 13,8 % de toutes les ventes de véhicules neufs au pays en 2024. Au deuxième trimestre de 2025, cette proportion a chuté à 9,2 %. Toujours selon la même source, en juin de cette année, seulement 7,9 % des véhicules vendus étaient des VZE. Autrement dit, le marché canadien ralentit.

Pourquoi en est-il ainsi?

Premièrement, il ralentit parce que l'offre n'est plus aussi soutenue qu'ailleurs dans le monde. Sans norme sur les VZE, le Canada devient un marché non prioritaire aux yeux des constructeurs, ce qui signifie qu'il y a moins de modèles, des livraisons plus lentes et des prix plus élevés. Une norme claire permet de forcer la main à l'industrie pour qu'elle offre ici les mêmes véhicules qu'en Europe ou en Californie. Le Canada doit rester dans ce groupe pour garantir un marché moderne et compétitif à ses citoyens. Quand les constructeurs sont obligés de livrer des véhicules, les prix baissent et les choix sont plus importants, donc le consommateur en sort gagnant. C'est une condition gagnante pour les consommateurs.

Deuxièmement, les véhicules électriques sont économiquement avantageux pour les consommateurs quand le cycle de vie complet est considéré. À titre d'exemple, le coût total lié à la possession d'un Kona électrique 2022 était d'environ 50 000 \$ sur 8 ans, alors qu'il était d'environ 60 000 \$ pour la version à essence. Cette économie de 10 000 \$ s'explique par des coûts énergétiques largement inférieurs. De leur côté, les consommateurs québécois profitent de l'hydroélectricité à faible coût et réalisent donc des économies substantielles. Parcourir 100 km en voiture électrique coûte de 2 \$ à 3 \$ en rechargeant la batterie à domicile, tandis que ça coûte de 10 \$ à 15 \$ en voiture à essence.

Troisièmement, il faut rattraper le retard, ou au moins ne pas en prendre davantage, sur les pays qui réussissent bien. Le Québec est souvent comparé à la Norvège. Ce n'est pas un rêve. Dans ce pays nordique où il fait froid et où il y a plusieurs régions rurales, les ventes de véhicules neufs entièrement électriques atteignent aujourd'hui plus de 80 %, alors qu'au Canada, les ventes plafonnent à 14 % en 2025. Quelles sont les différences entre le Canada et la Norvège? La Norvège a mis en place une politique claire, une réglementation stricte et une vision stable. Quels sont les résultats? Il y a plus de modèles, et ceux-ci coûtent moins cher et sont disponibles plus rapidement. Sans norme, le Canada deviendrait un pays où l'industrie liquide ses modèles thermiques pendant qu'il vend massivement ses modèles électriques ailleurs.

Quatrièmement, la norme sur les VZE permet une transition ordonnée qui protège l'économie, la main-d'œuvre et les infrastructures de recharge. Sans cadre prévisible, les investissements privés en recharge, la fabrication et les services ralentissent, ce qui nuit directement aux consommateurs, aux petites et moyennes entreprises et aux travailleurs. La norme donne un signal de stabilité clair à l'industrie. Les entreprises de recharge peuvent planifier leurs activités; les électriciens peuvent être formés; les manufacturiers peuvent investir; les PME peuvent innover; et les municipalités et les copropriétés peuvent s'adapter graduellement. A contrario, un marché sans norme devient chaotique et voit une alternance de surplus et de pénuries, des investissements incohérents et des infrastructures qui avancent par à-coups. Une transition mal gérée a un coût élevé, alors qu'une transition planifiée comme celle permise par la norme sur les VZE réduit les risques et maximise les bénéfices économiques.

Pour conclure, la mission de l'AVEC est simple. Nous aidons les citoyens à comprendre et à choisir les véhicules électriques qui répondent à leurs besoins. La norme sur les VZE n'est pas une contrainte, elle garantit l'accès à des modèles abordables disponibles ici, et pas seulement ailleurs.

• (1215)

Le président: Merci, monsieur Côté.

[Traduction]

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur Adams.

David Adams (président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada): Merci, monsieur le président.

Merci, mesdames et messieurs, de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui au nom de 16 entreprises membres de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, ou CMAC, est une association commerciale nationale qui représente les intérêts de 16 des constructeurs automobiles les plus importants au monde. Nos membres sont collectivement responsables de plus de 62 % des ventes d'automobiles au Canada. Deux constructeurs membres, Toyota et Honda, qui occupent respectivement les premier et deuxième rangs parmi l'ensemble des constructeurs au Canada, représentaient à eux deux, à la fin de septembre, 75,5 % de la production de véhicules légers au pays. En outre, Volkswagen, un autre membre, et son partenaire PowerCo sont en voie de construire une usine de 7 milliards de dollars à St. Thomas, en Ontario. Cette usine prévoit employer jusqu'à 3 000 personnes directement.

Fait plus important encore, les membres emploient directement et indirectement plus de 216 000 personnes. Ils contribuent pour presque 25 milliards de dollars au PIB du Canada et génèrent plus de 10,5 milliards de dollars en revenus pour le gouvernement.

À propos des véhicules électriques, les membres de CMAC ont fait figure de pionniers en faisant entrer en 2011 dans le marché canadien la LEAF de Nissan et la i-MEV de Mitsubishi. Depuis, les membres de CMAC ont construit 63 % des 120 versions de modèles de véhicules à zéro émission vendus au Canada, et ce n'est pas fini.

Je précise d'emblée que les membres de CMAC sont fermement résolus à décarboner leurs produits. Les pierres d'achoppement avec le gouvernement ont toujours été les outils déployés pour atteindre les objectifs de décarbonation et l'échéancier établi pour y parvenir.

La norme sur la disponibilité des véhicules électriques est axée sur une technologie. Les règles qui y sont rattachées actuellement établissent des cibles inatteignables pour certains joueurs de l'industrie. Nous croyons que l'industrie et le gouvernement souhaitent tous deux une certitude réglementaire atteignable et durable. Nous saluons par conséquent la décision du gouvernement de suspendre l'application de la norme pour l'année de modèle 2026.

Je vais formuler quelques recommandations additionnelles.

Premièrement, l'examen devrait se prolonger au-delà de la période initiale de 60 jours pour permettre l'élaboration, à l'intention des constructeurs, de règlements réalistes qui préserveront la compétitivité du Canada par rapport à l'Europe et aux États-Unis. Nous ignorons ce que seront les environnements réglementaires dans ces pays, et nous devons le savoir pour mettre au point une politique climatique réaliste et concurrentielle.

Deuxièmement, le gouvernement devrait suspendre l'application de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques pour les années de modèle 2027 et 2028, parce que nos membres mettent en ce moment la dernière main à leur planification de produits sans savoir ce qui adviendra de la réglementation. Pendant la prolongation, des mesures incitatives pour les constructeurs telles que les crédits d'action précoces pourraient être maintenues afin qu'ils continuent à mettre sur le marché des véhicules zéro émission.

Troisièmement, CMAC n'est pas une association homogène; elle regroupe de petits et de grands constructeurs. Certains ont une gamme complète de produits, mais ce n'est pas le cas de tous. Si la norme sur la disponibilité des véhicules électriques demeure en vigueur, elle devra être assouplie le plus possible pour donner aux constructeurs le choix de se conformer soit à un règlement sur les émissions de gaz à effet de serre, soit à une exigence de vente révisée et atteignable de véhicules zéro émission. Ainsi, les entreprises qui se conformeraient à l'un satisferaient du même coup à l'autre. Ce serait un coup de pouce à l'industrie, puisque chaque entreprise pourrait adopter le cadre réglementaire qui lui convient le mieux sans nuire pour autant à l'atteinte des cibles d'émissions. Cette flexibilité est essentielle, surtout compte tenu des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de la situation tarifaire sans précédent qui ont exercé de la pression sur les liquidités des entreprises. Cette approche éliminerait de surcroît les contraintes sur les produits et maximiserait le choix offert aux consommateurs.

Quatrièmement, les exigences en matière de véhicules zéro émission de la Colombie-Britannique et du Québec constituent une barrière commerciale interprovinciale pour les constructeurs au Canada. Elles perturbent le marché au pays et imposent des responsabilités en matière de conformité aux constructeurs. Le gouvernement du Canada doit travailler avec les deux provinces pour harmoniser les politiques fédérales avec les leurs. Au minimum, une entente devrait être conclue avec les deux provinces pour qu'elles ajoutent dans leurs règlements une disposition de type « réputé conforme » selon laquelle toute entreprise conforme à la norme sur la disponibilité des véhicules électriques serait considérée comme conforme aux exigences provinciales.

Finalement, la chute de la demande des consommateurs pour les véhicules zéro émission démontre que le gouvernement ne peut pas raisonnablement fixer des cibles pour l'adoption de ces véhicules sans établir de politiques complémentaires en fonction de la demande, qui assureraient par exemple la parité des prix pour les consommateurs et qui soutiendraient l'accès à des infrastructures de recharge fiables et abordables.

En somme, si les objectifs réglementaires ne sont pas limpides, il est très difficile de savoir s'ils ont été atteints.

• (1220)

Actuellement, notre offre de véhicules zéro émission est plus élevée que jamais. Par contre, les clients ne sont pas assez nombreux pour que nous espérions atteindre les cibles réglementaires pour l'an prochain. Il manque de mesures incitatives pour encourager les consommateurs à acheter des véhicules zéro émission.

Le président: Merci, monsieur Adams.

[Français]

Madame Côté, vous avez la parole pour cinq minutes.

Marie-Josée Côté (à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Bonjour à vous tous, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Marie-Josée Côté, et je suis la directrice des affaires gouvernementales et des politiques publiques chez Propulsion Québec. Je suis accompagnée aujourd'hui de mon collègue, M. Stéphane Pascalon, chargé de projet senior.

Propulsion Québec est la...

[Traduction]

David Bexte: J'invoque le Règlement. Il n'y a pas d'interprétation.

[Français]

Le président: M'entendez-vous bien?

[Traduction]

Entendez-vous l'interprète?

[Français]

Tout se passe bien. Nous allons recommencer.

Madame Côté, reprenez votre présentation dès le début, s'il vous plaît.

Marie-Josée Côté: Merci, monsieur le président.

Propulsion Québec est la grappe industrielle des transports zéro émission. Sa mission est d'accélérer la croissance de cette filière et de renforcer sa compétitivité internationale. Nous rassemblons plus de 200 entreprises québécoises actives dans trois secteurs stratégiques de l'économie: les véhicules zéro émission, les infrastructures de recharge et la filière batterie, de la mine au recyclage.

Le transport zéro émission est un moteur économique pour le Québec, qui peut compter sur son énergie renouvelable, ses minéraux critiques et stratégiques et son expertise de calibre mondial pour bâtir une industrie compétitive et créatrice de richesses. Ces atouts nous placent en première ligne pour contribuer à la réussite du Canada dans la révolution industrielle en cours.

Nous vous sommes reconnaissants de nous offrir l'occasion de prendre part à cet examen de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Il s'agit d'une occasion de faire le point sur l'évolution du secteur des transports zéro émission et d'ajuster le tir pour avancer plus efficacement, mais il demeure essentiel de poursuivre les efforts déjà amorcés.

D'entrée de jeu, Propulsion Québec appuie une norme sur la disponibilité des véhicules électriques au Canada. Il s'agit d'un levier structurant, qui favorise non seulement le déploiement d'un réseau de recharge dans toutes les régions, mais aussi la croissance d'un écosystème industriel complet autour des batteries, des minéraux critiques et stratégiques, des bornes de recharge et des logiciels de gestion énergétique. À cet égard, rappelons que l'industrie du Québec regroupe des fournisseurs de pièces stratégiques, des entreprises spécialisées dans le développement et la fabrication d'infrastructures de recharge, ainsi que dans la production, l'assemblage et la valorisation des batteries. Ces acteurs doivent bénéficier d'un environnement prévisible soutenant l'électrification des transports. Des normes claires renforcent la confiance des investisseurs, stimulent l'innovation et témoignent d'une volonté politique forte. Grâce à l'adoption précoce de sa norme, en 2018, et à un ensemble de conditions gagnantes, le Québec s'impose aujourd'hui comme chef de file canadien du transport électrique.

Nous reconnaissons toutefois que les constructeurs automobiles font actuellement face à plusieurs défis majeurs. Parmi ceux-ci, comptons les tensions commerciales, des droits de douane sur l'acier, l'aluminium et les véhicules, ainsi qu'un ralentissement de la croissance des ventes de véhicules électriques au Canada.

Dans ce contexte, un ajustement de la norme et de son rythme doit être envisagé pour tenir compte des contraintes économiques et industrielles, tout en maintenant l'objectif de transition vers la mobilité durable. Le Canada doit allier pragmatisme et ambition pour rester compétitif, notamment face à l'Europe et à la Chine qui, elles, avancent à grande vitesse. La transformation de l'industrie automobile canadienne est essentielle pour garantir sa pérennité et sa durabilité.

Nous souhaitons également profiter de cette occasion pour rappeler que la norme doit s'inscrire dans une stratégie industrielle globale pour le transport zéro émission. Pour atteindre les objectifs fixés, il sera indispensable de créer les conditions gagnantes. L'expérience internationale et québécoise montre qu'une approche intégrée, combinant réglementation, incitatifs financiers et infrastructures accessibles, demeure la clé du succès. Des mesures complémentaires sont donc nécessaires pour assurer le succès d'une norme. Nous recommandons notamment la réintroduction urgente du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission afin de stimuler la demande, l'appui à un déploiement rapide et uniforme d'un réseau national de recharge sur l'ensemble du territoire, ainsi qu'un soutien à la production locale, à l'assemblage et à la fabrication de composants clés et de véhicules. Le gouvernement du Canada doit également jouer un rôle exemplaire en mettant en avant les véhicules zéro émission dans ses propres parcs de véhicules publics, créant ainsi un effet vitrine pour tous les acheteurs.

En terminant, nous devons saisir les occasions qui s'offrent à nous pour positionner le Québec et le Canada en tant que chefs de file nord-américains du transport durable. Le moment est venu de façonner l'économie de demain, de poser des gestes concrets pour atteindre les cibles climatiques et d'offrir aux générations futures des emplois de qualité et durables. Nous encourageons donc le gouvernement à déployer une stratégie industrielle qui inclut une norme avec des cibles réalistes et ambitieuses, mais surtout des incitatifs robustes.

Je vous remercie de votre attention. Nous nous ferons maintenant un plaisir de poursuivre l'échange avec vous.

• (1225)

Le président: Nous commençons par le Parti conservateur.

Monsieur Leslie, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Je vais commencer avec vous, monsieur Adams. Vous avez mentionné à la fin de votre déclaration liminaire que plusieurs de vos membres au Canada produisaient un grand nombre de véhicules dans différents modèles, mais qu'il n'y a tout simplement pas assez de clients.

Comment les constructeurs et surtout les concessionnaires vont-ils atteindre leurs cibles si les clients qui veulent acheter des véhicules électriques ne sont pas assez nombreux?

David Adams: Les concessionnaires n'ont pas de cibles. Les constructeurs en ont, mais les concessionnaires sont en quelque sorte au bout du tunnel en ce qui concerne les véhicules électriques qu'ils ont en stock. Normalement, ils réduisent les prix des véhicules électriques qu'ils ne parviennent pas à écouler. Ils se retrouvent donc... Même avant d'être offerts à prix réduit, les véhicules restent plus longtemps chez le concessionnaire, et les coûts de financement augmentent en conséquence. Pour vendre le véhicule, ils doivent le rendre attrayant. Les véhicules qui ont probablement été construits et vendus au concessionnaire à perte occasionnent d'autres pertes.

Branden Leslie: C'est sans compter les coûts substantiels initiaux pour les équipements et les chariots élévateurs à fourche spécialisés de même que de nombreux coûts supplémentaires, particulièrement dans les réseaux de petits concessionnaires, qui sont aux prises avec des problèmes de liquidités, comme vous et les constructeurs que vous représentez.

Nous avons beaucoup entendu parler du régime de crédits de conformité moyennant environ 20 000 \$. Une certaine souplesse est accordée aux constructeurs sur l'utilisation de cet argent.

De votre point de vue, quels sont les coûts de ce système pour les constructeurs et qui assumera ces coûts au bout du compte?

• (1230)

David Adams: Les constructeurs devront acheter les crédits nécessaires pour se conformer à la réglementation. Comme c'est souvent le cas, les coûts finiront par être transférés aux consommateurs.

Je suis certain que le Comité a reçu le dernier rapport de l'Institut C.D. Howe, qui a estimé à environ 200 millions de dollars, si je ne m'abuse, les coûts associés à la transition pour l'an prochain.

Branden Leslie: Ce sont des entreprises à but lucratif. Il ne faut pas s'imaginer qu'elles prendront en charge les coûts, mais ce facteur n'est pas pris en compte dans l'entièreté des coûts. Aux yeux de certains, le développement d'un système de véhicules électriques est censé être abordable.

Au sujet du système de conformité, une entreprise comme Tesla — la société américaine appartenant à Elon Musk — est une des rares à générer des crédits seulement parce qu'elle ne construit pas de véhicules hybrides ou de véhicules à moteur à combustion interne en plus de ses véhicules électriques.

Dans le cadre du système proposé, qui a été suspendu, et à l'avenir, les constructeurs canadiens incapables de vendre assez de véhicules électriques verseront-ils des millions de dollars à des entreprises comme Tesla pour acheter des crédits de conformité?

David Adams: La réponse courte est oui.

Branden Leslie: Selon ce que j'ai vu, le bilan de Tesla pour le premier trimestre de l'an dernier s'élevait à environ 400 millions de dollars. Savez-vous si certaines entreprises canadiennes ont déjà transféré des sommes à Tesla?

David Adams: Je n'ai pas accès à ces informations. Je suis désolé.

Branden Leslie: D'accord.

Selon vous, si les constructeurs peuvent simplement acheter des crédits à Tesla au lieu de vendre des véhicules électriques, cela réduira-t-il les émissions, ou cela permettra-t-il d'orchestrer des transferts de fonds entre des entreprises canadiennes et des entreprises étrangères?

David Adams: Le système est structuré de manière à offrir aux entreprises plusieurs options de conformité. Les transferts d'argent pourraient en effet découler d'une de ces options.

Branden Leslie: Dans quelle mesure ce système d'échange de crédits est-il transparent? Les Canadiens peuvent-ils savoir qui verse de l'argent dans le système et qui en retire des avantages?

David Adams: Pour autant que je sache, ces informations ne sont pas dévoilées.

Branden Leslie: Nous avons dit que ce système visait à déclencher des signaux du marché. Pourtant, de toute évidence, bon nombre d'entreprises que vous représentez tirent profit de la dynamique du marché telle qu'elle est actuellement. Dans certaines régions du pays, des gens souhaitent pour telle ou telle raison acheter un véhicule électrique. Ce sont des machines novatrices qui répondent à leurs besoins, à eux et à leur famille.

Pensez-vous que vos entreprises membres vont... Les véhicules électriques sont-ils là pour de bon, peu importe que les exigences soient maintenues, renforcées ou éliminées? Vous attendez-vous à ce que les constructeurs au Canada continuent à en produire? Les détaillants et les concessionnaires qui le font déjà continueront-ils à les vendre parce qu'ils veulent faire de l'argent et parce qu'ils pensent qu'il y a une demande dans le marché pour ces véhicules?

David Adams: Oui. La tendance à long terme à l'échelle internationale, y compris en Amérique du Nord, est l'électrification. À mon avis, ce mouvement englobe probablement les véhicules hybrides, mais c'est la direction que prend le monde. Probablement 1,5 billion de dollars ont été investis sur la planète dans la transition vers l'électrification.

Branden Leslie: Dans le contexte des règlements canadiens et des exigences en question, pourquoi pensez-vous que les véhicules hybrides ne sont pas inclus? Je sais que certaines entreprises que vous représentez se concentrent davantage sur les véhicules hybrides.

Je viens d'une région rurale, où les véhicules hybrides sont beaucoup plus appropriés. Pourquoi ce type de véhicule n'est-il pas inclus dans les exigences?

David Adams: Certains des environnementalistes parmi les témoins diraient que même les véhicules hybrides branchables ne devraient pas être inclus parce que ces véhicules munis d'un moteur à essence produisent des émissions de gaz à effet de serre. Je croirais que c'est pour cette raison que les véhicules hybrides ne sont pas inclus dans les exigences. Il faudrait toutefois déterminer si nous souhaitons la réduction générale des émissions ou une réduction réalisée au moyen d'une technologie en particulier.

Branden Leslie: C'est exact. L'inclusion de ces véhicules entraînerait tout de même une réduction des émissions. Nous perdons un peu le cap lorsque nous disons qu'il faut par-dessus tout réaliser l'électrification de toute la flotte de véhicules au pays selon une certaine date butoir. J'opterais pour une stratégie plus pragmatique qui permettrait d'apporter des changements progressifs en phase avec les avancements technologiques et de développer une chaîne d'approvisionnement qui répond aux besoins du Canada.

La position de votre association et d'une bonne partie de vos membres est-elle d'adopter une approche pragmatique qui tient compte des considérations actuelles et futures des consommateurs et qui inclut les véhicules hybrides?

Le président: Merci beaucoup.

Je suis désolé, mais le temps est écoulé.

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

Shannon Miedema: Merci aux témoins d'être des nôtres.

Monsieur Adams, combien de membres Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada compte-t-elle?

David Adams: Nous avons 16 entreprises membres qui représentent environ 25 marques de véhicules.

Shannon Miedema: Tous vos membres sont-ils d'accord avec les recommandations que vous avez formulées à propos des normes sur la disponibilité des véhicules électriques?

• (1235)

David Adams: Oui.

Shannon Miedema: Ont-ils voté?

David Adams: Oui.

Shannon Miedema: Le vote était-il unanime?

David Adams: Oui.

Shannon Miedema: Très bien.

Bon nombre de témoins ont parlé du climat de certitude qui doit régner dans le marché pour attirer les investissements et favoriser la prise de risques et les changements d'échelle. Comment instaurer ce climat si la suspension de plusieurs années que vous proposez embrouille l'orientation du Canada concernant la norme sur la disponibilité des véhicules électriques?

David Adams: À mon avis, là où la certitude doit régner, c'est dans l'environnement où nous menons nos activités. En ce moment, des discussions, dont le Comité a sûrement eu vent, ont lieu aux États-Unis, pendant que l'administration Trump est en train de passer à la trappe les règlements environnementaux. Nous nous attendons à ce que les États-Unis ramènent un peu de stabilité avec la publication, avant la fin de l'année ou tôt l'an prochain, des normes CAFE, ou Corporate Average Fuel Economy, sur le kilométrage minimal par litre d'essence, établies par la National Highway Traffic Safety Administration.

La planification de produit de nos membres se fait en règle générale sur un horizon d'environ trois ans. Si nous ne connaissons pas le contenu du règlement... Les résultats de l'examen de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques seront connus seulement plus tard cette année. L'année de modèle 2026 sera donc déjà à mi-parcours.

Shannon Miedema: Le Canada se concentre à mon avis sur ce qu'il peut contrôler. Nous ignorons combien de temps perdurera l'incertitude générée par les États-Unis.

Je voudrais soulever un point sur les véhicules hybrides avant de passer à un autre témoin. Les véhicules hybrides branchables sont inclus dans la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. C'est un compromis consenti pour les régions qui ont besoin de ces véhicules pendant que nous continuons à déployer les infrastructures de recharge au pays.

Monsieur Côté, pourriez-vous nous expliquer pourquoi la norme sur la disponibilité des véhicules électriques est importante vu le retrait imminent du programme Roulez vert et d'autres subventions? Comment continuer à progresser dans la transition?

Sébastien Côté: Je suis désolé, mais je n'ai pas bien compris le début de votre question. Pourriez-vous la répéter?

Shannon Miedema: D'accord.

[Français]

Le programme Roulez vert prendra fin, ainsi que d'autres subventions.

[Traduction]

Pourriez-vous expliquer l'importance dans ce contexte de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques?

[Français]

Sébastien Côté: Du côté des fabricants et des concessionnaires, cela donnera lieu à un ajustement du prix des véhicules vendus au Canada. Après les réductions de subventions qui ont eu lieu cette année, les concessionnaires et les fabricants ont ajusté leurs prix. Alors, nous savons que c'est possible.

Il reste donc à voir comment le marché ou l'industrie va s'adapter à cela. Ce sera peut-être moins rapide que le retrait des subventions, malheureusement.

[Traduction]

Shannon Miedema: Merci.

Votre organisation défend les intérêts des consommateurs. Vous faites beaucoup de sensibilisation et de campagnes d'information. Menez-vous des sondages auprès de vos membres?

[Français]

Sébastien Côté: Oui, nous faisons des sondages. Depuis mon entrée en fonction, en 2018, il y en a eu deux. Nous participons aussi, comme partenaires, à des sondages de plus grande envergure. Alors, oui, nos membres sont sollicités pour répondre à des sondages.

[Traduction]

Shannon Miedema: M. Adams a mentionné l'effondrement de la demande des consommateurs pour les véhicules électriques, ce qui va à l'encontre de bon nombre de témoignages entendus au cours de cette étude. Quel est le point de vue des consommateurs que vous représentez sur la demande pour les véhicules électriques au Québec?

[Français]

Sébastien Côté: La demande est toujours là. Au Québec, c'est certain que les gens vont faire la transition. On dirait que, avec l'incertitude des subventions, les gens ne réagissent pas autant qu'avant. Ils vont continuer d'acheter leurs véhicules. Ils sont peut-être poussés plus loin, et quand ils doivent changer de véhicule, ils vont quand même penser à un véhicule électrique. La plupart, en fait presque tous, vont racheter un véhicule électrique.

[Traduction]

Shannon Miedema: Monsieur Pascalon, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet? Que pensez-vous de cette affirmation sur l'effondrement de la demande des consommateurs pour les véhicules électriques?

[Français]

Stéphane Pascalon (chargé de projets senior, Propulsion Québec): On remarque que la demande continue au Québec. Il s'est simplement passé un ralentissement, parce que l'environnement politique en appui aux véhicules électriques est trop variable. On a remarqué que, au premier trimestre de 2025, il y a eu une chute radicale à cause de la disparition des rabais à l'achat au fédéral et au provincial pendant deux mois. Les gens ont attendu pour acheter leur véhicule.

C'est vraiment le fait d'avoir un contexte stable qui va faire que les gens vont s'engager. Avoir des infrastructures de recharge est aussi très important, parce que la réalisation de celles-ci se fait en fonction des objectifs de vente de véhicules électriques. Comme M. Adams l'a dit tout à l'heure, c'est tout l'écosystème qui se met en place autour du véhicule électrique qui doit être prévisible.

• (1240)

[Traduction]

Shannon Miedema: Merci infiniment.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Merci, madame Miedema.

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

Patrick Bonin: Monsieur Adams, certains de vos membres appuient la norme de disponibilité des véhicules électriques. Je pense notamment à Volkswagen et à Kia. Il y en a d'autres, comme Honda et Toyota, qui font tout pour l'éliminer.

Vous représentez tout le monde. Où vous situez-vous dans tout ça?

[Traduction]

David Adams: J'ai mal entendu la dernière partie de votre question.

[Français]

Patrick Bonin: Vous représentez Honda, Toyota, Kia et Volkswagen. Kia et Volkswagen sont en faveur de la norme, Honda et

Toyota font tout pour l'éliminer. Votre association, qui représente tout ce monde, est-elle pour ou contre la norme?

[Traduction]

David Adams: Comme je l'ai expliqué, si la norme sur la disponibilité des véhicules électriques est maintenue, il faudra lui apporter les changements que j'ai énumérés dans ma déclaration liminaire.

[Français]

Patrick Bonin: Vous n'êtes donc pas contre la norme, mais vous voulez la diluer. Cela n'est pas la position de Volkswagen et Kia, il me semble.

[Traduction]

David Adams: C'est la position de l'association de l'industrie.

[Français]

Patrick Bonin: Est-ce la position de Volkswagen et Kia?

[Traduction]

David Adams: Il faudrait poser la question aux gens de Volkswagen ou de Kia.

[Français]

Patrick Bonin: D'accord.

Cela dit, vous représentez ces gens-là, non?

[Traduction]

David Adams: Oui.

[Français]

Patrick Bonin: Vous ne pouvez pas me dire quelle est leur position.

[Traduction]

David Adams: Leur position est celle que j'ai présentée pour le groupe. C'est la position qui fait consensus.

[Français]

Patrick Bonin: Volkswagen et Kia ont la même position que Toyota et Honda.

[Traduction]

David Adams: C'est la même position que celle que j'ai présentée dans ma déclaration préliminaire, oui.

[Français]

Patrick Bonin: Reconnaissez-vous qu'ils n'ont pas les mêmes positions, à savoir que Toyota et Honda veulent éliminer la norme et que les autres veulent la modifier?

[Traduction]

David Adams: Je ne sais pas si c'est vraiment la position de Toyota et Honda, mais je pense que...

[Français]

Patrick Bonin: Vous dites que vous ne le savez pas.

[Traduction]

David Adams: Non, ce n'est pas ce que je dis. Ce que je dis, c'est que je ne sais pas si Toyota et Honda veulent éliminer la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

[Français]

Patrick Bonin: C'est cela, vous ne savez pas si c'est leur position. Vous ne pouvez pas me dire s'ils veulent l'éliminer.

[Traduction]

David Adams: Je vous dis que Honda et Toyota, mes membres, appuient la position que je vous ai présentée aujourd'hui.

[Français]

Patrick Bonin: Ce n'est pas ça, ma question. Pouvez-vous me dire si Toyota et Honda veulent garder ou éliminer la norme?

[Traduction]

David Adams: Ils appuient les déclarations que j'ai faites aujourd'hui.

[Français]

Patrick Bonin: Vous ne répondez donc pas à ma question. D'accord.

Vous avez déjà dit que vous étiez contre l'importation de véhicules électriques européens abordables, disant que cela nuirait aux emplois chez Honda. Honda ne fabrique pas de véhicules 100 % électriques au Canada, mais seulement des véhicules hybrides conventionnels, et encore.

Voulez-vous dire qu'on devrait forcer les Canadiens à acheter des véhicules à essence pour ne pas nuire aux constructeurs comme Honda, qui refusent de fabriquer des véhicules électriques?

[Traduction]

David Adams: Ce n'est pas ce que je dis, non.

[Français]

Patrick Bonin: D'accord, mais vous dites que ça nuirait aux emplois chez Honda.

N'est-ce pas ce que vous dites?

[Traduction]

David Adams: Je ne pense pas avoir fait de déclarations particulières sur Honda.

[Français]

Patrick Bonin: N'avez-vous jamais dit ça dans votre vie?

[Traduction]

David Adams: Je ne l'ai pas dit dans mes observations aujourd'hui.

[Français]

Patrick Bonin: Je ne parle pas d'aujourd'hui, mais en général. Quand on dit des choses sur la place publique, c'est public.

Avez-vous déjà dit que ça nuirait aux emplois chez Honda?

[Traduction]

David Adams: Excusez-moi, est-ce que la question originale portait sur ce qui nuirait aux emplois chez Honda?

[Français]

Patrick Bonin: Avez-vous déjà dit que, s'il y avait une norme zéro émission au Canada, ça nuirait aux emplois chez Honda?

[Traduction]

David Adams: Je ne crois pas avoir dit cela.

[Français]

Patrick Bonin: D'accord.

Nous le vérifierons. Ce sera intéressant.

En ce moment, une réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers est en voie d'être annulée parce qu'elle doit être alignée sur celle des États-Unis.

Que suggérez-vous pour réglementer la diminution des gaz à effet de serre dans les véhicules légers?

• (1245)

[Traduction]

David Adams: À ce point-ci, je ne crois pas que la décision ait été prise de modifier la réglementation canadienne.

[Français]

Patrick Bonin: La réglementation canadienne doit être alignée sur les États-Unis, qui ont abandonné leurs engagements.

Que recommandez-vous pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les véhicules légers?

[Traduction]

David Adams: Je pense que la solution sensée, c'est d'adopter une approche de réduction des émissions axée sur la neutralité technologique; tous les membres appuient cette approche. Ainsi, chaque entreprise pourrait mettre au point sa propre technologie en vue d'atteindre des cibles précises en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce type d'approche donne le même résultat qu'une norme sur la disponibilité des véhicules électriques: elle favorise l'électrification du marché.

[Français]

Patrick Bonin: D'accord.

Monsieur Pascalon et madame Côté, sur quoi devrait-on se baser pour avoir des cibles de vente de véhicules électriques au Canada?

Stéphane Pascalon: Les propositions de Propulsion Québec se basent sur la courbe d'adoption des véhicules électriques observée dans d'autres pays. On a suivi exactement celle de la Norvège, mais avec 12 ans de décalage, puisqu'on a 12 ans de retard sur ce pays.

Actuellement, si on regarde les courbes d'adoption des véhicules électriques en Chine et en Angleterre, on voit qu'elles suivent exactement la même courbe que la Norvège, mais avec sept ans de retard. On aurait donc cinq ans de retard sur la Chine et l'Angleterre.

Propulsion Québec se base sur des données réelles pour faire des projections. La courbe que nous proposons est basée sur ce qui s'est passé réellement dans d'autres pays quant à l'adoption des véhicules électriques.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, monsieur Bonin.

Monsieur Bexte, vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

David Bexte: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de se joindre à nous aujourd'hui.

Monsieur Adams, vous avez mentionné un rapport de l'Institut C.D. Howe. Avez-vous accès à ce rapport?

David Adams: Oui.

David Bexte: Pouvez-vous fournir le lien ou le document au Comité, s'il vous plaît?

Vous avez déclaré que la transition vers les véhicules électriques ne pouvait se faire qu'au rythme où les consommateurs sont prêts à agir. Rien ne sert de prendre des mesures inutiles. Il y a toutes sortes d'obstacles, comme les coûts initiaux plus élevés, le manque d'infrastructures de recharge, l'angoisse de la panne, etc. Est-ce que ce sont des excuses ou des faits? Cette question est moins importante que celle de la commodité actuelle.

Par ailleurs, les concessionnaires nous ont dit que les véhicules spécialisés représentaient 50 % de leurs ventes. Il s'agit de véhicules de travail, des véhicules qui sont utilisés pour générer des revenus ou contribuer au PIB. Si les outils qu'il faut pour faire le travail ne sont pas disponibles, si la norme sur la disponibilité des véhicules électriques crée un déséquilibre dans le parc des concessionnaires et si les concessionnaires n'offrent pas les véhicules dont leurs clients ont besoin, quel effet cela aura-t-il sur le PIB, qui connaît déjà un déclin rapide?

David Adams: Je répondrais à la question en disant que l'Institut C.D. Howe l'aborde dans son rapport, que je vais transmettre au Comité — le rapport ou le lien. On peut y lire que si les entreprises doivent se conformer à la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, elles pourraient le faire, notamment, en réduisant la vente de véhicules à essence. Selon le rapport, la conformité à la norme pourrait entraîner une réduction d'environ 400 000 véhicules sur le marché canadien.

David Bexte: Selon vous, quel effet cette réduction aura-t-elle sur le prix des véhicules qui seront toujours sur le marché? La loi de l'offre et de la demande impose...

David Adams: C'est une question d'offre et de demande, bien entendu. Je pense que les prix des véhicules augmenteront, alors qu'ils sont déjà trop élevés pour beaucoup de consommateurs.

David Bexte: On parle non seulement des consommateurs, mais aussi des gens de métier.

David Adams: Oui.

David Bexte: Votre plombier devra payer ses outils beaucoup plus cher pour venir réparer votre toilette en plein hiver.

Vous avez mentionné qu'on avait déjà investi 1,5 billion de dollars dans l'électrification.

David Adams: Oui, à l'échelle mondiale.

David Bexte: À la lumière de ce fait et compte tenu de cette tendance, que pensez-vous de l'argument selon lequel la réglementation ne fait qu'entraver le processus naturel qui se produirait de toute façon si l'on donnait le choix aux consommateurs? Nous nous dirigeons dans cette direction.

David Adams: Oui, l'industrie se dirige indéniablement dans cette direction.

David Bexte: La même chose se produirait sans subventions financées par les contribuables et juste en creusant un peu plus loin dans les poches des contribuables pour manipuler artificiellement le marché.

David Adams: Je pense que personne ne croyait que la courbe monterait tout droit. Aucune transition ne se fait sans anicroche; il y a toujours des hauts et des bas.

Le défi, c'est que les consommateurs sont habitués aux incitatifs; sans incitatifs, ils n'achètent plus autant de véhicules qu'auparavant. Je ne nie pas que les ventes de véhicules électriques ont augmenté, mais elles n'ont pas augmenté dans la proportion qu'exige la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

● (1250)

David Bexte: Pensez-vous qu'aujourd'hui, le marché est saturé? Sans subventions gouvernementales, pensez-vous que la demande de véhicules électriques stagne?

David Adams: Je ne peux pas me prononcer là-dessus. Ce que je peux dire, c'est que plus la courbe d'adoption monte, plus il est difficile de convaincre les gens d'acheter un véhicule différent. Les premiers acheteurs sont prêts à payer n'importe quel prix et à subir n'importe quel inconfort pour obtenir la technologie la plus récente...

David Bexte: Absolument. Windows, iPhone — les exemples sont nombreux. Je comprends ce que vous dites.

Je pense que quelque part, avec les véhicules hybrides rechargeables et la norme sur les véhicules électriques... Les véhicules doivent pouvoir fonctionner exclusivement à l'électricité sur une assez longue distance avant que le moteur à combustion interne prenne le relais. D'après moi, cette exigence arbitraire a un effet important sur la sélection de véhicules offerts aux consommateurs, en particulier pour les gens de métier qui envisagent d'acheter un véhicule hybride. Qu'en pensez-vous?

David Adams: Je ne suis pas certain de bien comprendre la question, mais je pense que la meilleure solution pour les consommateurs et les gens de métier, c'est d'avoir accès à la plus grande sélection possible de véhicules pour répondre à leurs besoins.

David Bexte: La plus grande sélection... Je pense qu'en l'occurrence, le mieux est l'ennemi du bien. Je ne veux pas dire qu'on ne devrait pas être ambitieux et viser haut, mais nos attentes doivent être réalistes.

Avez-vous une dernière observation à faire?

David Adams: Je pense que certaines observations qui ont été faites... Nous ne sommes pas contre les véhicules électriques. Nos membres en construisent. Nous soutenons l'adoption des véhicules électriques.

David Bexte: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bexte.

David Bexte: Je cède le reste de mon temps de parole. Est-ce que quelqu'un veut mes deux dernières secondes?

Le président: Votre temps de parole est écoulé, mais je vous remercie pour l'offre, monsieur Bexte.

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

Bruce Fanjoy: Merci.

Merci aux témoins.

Monsieur Côté, durant votre déclaration préliminaire, vous avez comparé le coût de parcourir 100 kilomètres en voiture électrique au coût de parcourir la même distance en voiture à essence. Pouvez-vous répéter la différence, s'il vous plaît? Je n'ai pas bien compris le chiffre.

[Français]

Sébastien Côté: D'accord.

Le coût de recharge à domicile d'un véhicule électrique varie entre 2 \$ et 3 \$ aux 100 kilomètres, tandis que le coût d'un plein d'essence est de 10 \$ à 15 \$ aux 100 kilomètres.

[Traduction]

Bruce Fanjoy: Le coût est de 2 à 3 \$ pour un véhicule électrique comparativement à 10 à 15 \$ pour un véhicule à essence.

Sébastien Côté: Oui, pour la même distance.

Bruce Fanjoy: D'accord.

Ce matin, on nous a dit que 99 % des utilisateurs de véhicules électriques achèteront un autre véhicule électrique. Je pense que vous avez mentionné, vous aussi, que le pourcentage était près de 100 %.

Est-ce que j'ai bien compris?

Sébastien Côté: Oui.

Bruce Fanjoy: D'accord.

Monsieur Adams, les entreprises qui ont omis de s'adapter à l'évolution de la demande du marché foisonnent dans l'histoire économique. Si l'adaptation à la transition de la demande vers les véhicules électroniques se fait trop lentement, quel effet cela aura-t-il sur les constructeurs d'automobiles que vous représentez et qui contribuent grandement à l'économie canadienne aujourd'hui?

David Adams: En fait, je pense qu'on a reproché à certains constructeurs japonais d'avoir attendu trop longtemps avant de faire la transition vers l'électrification. Quand on regarde ce qui est arrivé au fil du temps ici, on constate qu'il était peut-être judicieux de leur part d'offrir une gamme complète de technologies aux consommateurs, y compris des véhicules hybrides, des véhicules hybrides rechargeables et des véhicules électriques.

Oui, mes deux constructeurs produisent actuellement des véhicules hybrides rechargeables au Canada. Je sais que les constructeurs fabriqueront toujours les produits que les consommateurs veulent acheter.

Bruce Fanjoy: Oui. Je crois que nous offrons une gamme complète de véhicules à essence aux consommateurs canadiens. La norme sur la disponibilité des véhicules électriques vise plutôt à proposer une plus grande variété de véhicules, ce qui est positif sur le plan du choix des consommateurs, comme vous l'avez déjà dit. Dans ce cas, pourquoi ne pas aller de l'avant en vue d'offrir plus de choix aux consommateurs?

• (1255)

David Adams: Parlez-vous de la fabrication de véhicules électriques au Canada par les deux constructeurs que je représente?

Bruce Fanjoy: Oui, pour mieux suivre la direction dans laquelle vous avez dit que le marché se dirigeait indéniablement.

David Adams: Je pense que c'était le plan de Honda, comme le Comité le sait très bien, mais Honda a dû modifier son plan en fonction de la demande des consommateurs et des nouvelles réalités que nous vivons. Qu'il s'agisse de n'importe quel constructeur au Canada — les deux que je représente ou les trois autres —, 85 % de la production est destinée au marché américain. Par conséquent, ce que l'on construit au Canada dépend en partie de ce que veulent les consommateurs aux États-Unis.

Bruce Fanjoy: La demande des consommateurs... On a déjà entendu qu'il est beaucoup moins coûteux de conduire un véhicule électrique qu'un véhicule à essence. L'hésitation des consommateurs est-elle attribuable à la mésinformation et à la désinformation sur l'aspect pratique de conduire un véhicule électrique au Canada?

David Adams: Je ne pense pas. Comme je conduis moi-même un véhicule électrique, je peux vous dire que quelques facteurs continuent de déranger les consommateurs. Ces facteurs comprennent le prix des véhicules, ainsi que les infrastructures de recharge — j'en suis très conscient puisque j'habite à Owen Sound, en Ontario, et que je me rends souvent en ville. Une borne de recharge rapide n'est jamais aussi rapide qu'on le pense.

Les défis sont nombreux, et je pense que les consommateurs prennent aussi en considération la commodité. Ce sera possible un jour, mais ils veulent pouvoir recharger leur véhicule électrique en aussi peu de temps qu'il en faut pour faire le plein d'essence.

Bruce Fanjoy: Vous ne contestez pas le fait que le coût total de posséder un véhicule électrique est inférieur à celui d'avoir un véhicule à essence, n'est-ce pas?

David Adams: Non, absolument pas. Le problème, c'est le coût initial. Il faut convaincre les gens de changer de type de véhicule. Suis-je prêt à payer 200 à 300 \$ de plus par mois pour un véhicule électrique plus coûteux afin d'économiser à long terme? Étant donné les difficultés financières qu'éprouvent bon nombre de Canadiens aujourd'hui, la réponse est probablement non.

Bruce Fanjoy: Dans ce cas, diriez-vous qu'une politique publique intelligente qui aide les Canadiens et les consommateurs à faire la transition serait une mesure avantageuse?

Le président: Je suis désolé, monsieur Fanjoy, mais votre temps de parole est écoulé. Je vous remercie.

[Français]

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

Patrick Bonin: Madame Côté, monsieur Pascalon, pouvez-vous nous parler du déploiement des moyens de recharge? Selon vous, sont-ils répartis équitablement entre les provinces? Certaines d'entre elles, comme le Québec, sont-elles plus en avance que d'autres?

Marie-Josée Côté: Je vous remercie de votre question.

Le Québec est à l'avant-garde en ce qui concerne le nombre de moyens de recharge sur son territoire. Il détient environ le tiers des infrastructures de recharge de tout le Canada. Des conditions gagnantes ont été mises en place par le gouvernement du Québec, notamment un déploiement accéléré et équitable des infrastructures de recharge.

Il reste du travail à faire, mais nous devons déployer le même genre de stratégie au Canada.

Patrick Bonin: Monsieur le président, je vois le temps filer, alors j'aimerais revenir à la proposition d'une motion que nous aurions dû adopter il y a quelques réunions déjà.

La motion concernait la présence du commissaire à l'environnement et au développement durable. J'aimerais bien que nous puissions l'adopter rapidement parce que, d'après moi, elle fait consensus. C'est une pratique qui a toujours été suivie dans ce comité.

La motion a été envoyée à l'ensemble des représentants et des représentantes de mes collègues.

Le président: Nous venons de redistribuer la motion.

Le greffier demande à ce que vous la relisiez pour qu'elle figure dans les témoignages.

Patrick Bonin: D'accord, monsieur le président.

Je vais la relire rapidement puisque nous l'avons par écrit.

Que toutes les organisations qui ont été visées par l'audit de performance effectué par le commissaire à l'environnement et au développement durable, incluant l'audit de juin 2025, fournissent un plan d'action détaillé en vue de donner suite aux recommandations de la vérification – avec des mesures précises, les délais d'exécution et les noms des responsables – au Comité et au commissaire à l'environnement et au développement durable dans les six mois suivant le dépôt de la vérification à la Chambre des communes;

Que les organisations invitées à comparaître devant le Comité pour discuter des conclusions d'une vérification, incluant celle de juin 2025, fournissent un plan d'action aux membres du Comité au plus tard 48 heures avant le début de l'audience;

Que les plans d'action et rapports d'étapes remis au Comité soient publiés sur le site Web de ce dernier.

Que le commissaire à l'environnement et au développement durable soit invité à comparaître devant le Comité pour discuter de ses rapports, dont ceux de juin 2025, et à chaque fois qu'il publie de nouveaux rapports.

Le président: Merci, monsieur Bonin.

Le débat est lancé.

Madame Miedema, vous avez la parole.

[Traduction]

Shannon Miedema: Merci, monsieur le président.

Je trouve la motion pertinente, mais sa portée est large. J'aimerais proposer un amendement, si vous le voulez bien.

Afin de circonscrire la motion, je propose de supprimer les mots « Que toutes les organisations qui ont été visées par l'audit de performance effectué par le commissaire à l'environnement et au développement durable » et de les remplacer par « Environnement et Changement climatique Canada ». Sinon, la motion pourrait se rapporter à l'ensemble du gouvernement, et je ne pense pas que ce soit l'objectif.

• (1300)

Le président: Voulez-vous débattre de l'amendement proposé?

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Nous reprenons le débat sur la motion principale.

La parole est à Mme Miedema.

Shannon Miedema: Excusez-moi, j'en ai un autre. C'est une question de précision.

Après les mots « aux recommandations de la vérification », il faudrait ajouter « du commissaire à l'environnement et au développement durable ». Ainsi, il est clair qu'il est question des recommandations de la vérification effectuée par ce commissaire, et non des recommandations de n'importe quelle vérification. Je trouve pertinent d'apporter cette précision à la motion.

Le président: Voulez-vous débattre de l'amendement proposé?

[Français]

Patrick Bonin: Madame Miedema, pouvez-vous préciser où s'insérerait l'amendement?

[Traduction]

Shannon Miedema: On ajouterait « du commissaire à l'environnement et au développement durable » après les mots « aux recommandations de la vérification » pour préciser de quelle vérification il s'agit.

Le président: La parole est à M. Leslie.

Branden Leslie: Je comprends l'intention. À mes yeux, c'est très clair. Puisque la phrase comprend déjà les mots « le commissaire à l'environnement et au développement durable », je ne pense pas que le Comité se donnerait le droit de choisir au hasard un autre ministère que celui de l'Environnement ou un autre rapport que celui du commissaire.

À mon avis, l'ajout n'est pas nécessaire.

Le président: La parole est à Mme Miedema.

Shannon Miedema: Est-ce que la modification pose problème ou est-ce qu'on peut l'apporter par souci de clarté? Les mots sont importants.

[Français]

Patrick Bonin: Monsieur le président, nous travaillons à ces motions depuis plusieurs jours. Le commissaire à l'environnement et au développement durable lui-même a proposé ces libellés. Ce sont les mêmes que lors des législatures précédentes. Je pense que nous devrions tout simplement garder ça tel quel.

Le président: Cependant, pour ce qui est des discours, ce n'est pas le commissaire qui décide, mais plutôt le Comité. C'est pour ça que ces amendements sont proposés.

[Traduction]

Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement?

(L'amendement est rejeté.)

Le président: La parole est à M. Fanjoy.

Bruce Fanjoy: Monsieur le président, il n'appartient pas au Comité de nommer explicitement des fonctionnaires et de leur attribuer des tâches. Par conséquent, je propose de supprimer les mots « et les noms des responsables » et d'ajouter le mot « et » après « avec des mesures précises ».

Le président: Voulez-vous débattre de l'amendement proposé?

La parole est à M. Leslie.

Branden Leslie: Pouvez-vous répéter la proposition?

Bruce Fanjoy: On supprimerait les mots « et les noms des responsables » et on ajouterait le mot « et » après « avec des mesures précises ».

Branden Leslie: Non. Je suis pour la responsabilité.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions?

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Y a-t-il d'autres amendements?

La parole est à M. Fanjoy.

• (1305)

Bruce Fanjoy: Je propose de remplacer, dans le deuxième paragraphe, « les organisations » par « Environnement et Changement climatique Canada ».

Le président: Voulez-vous débattre de l'amendement?

(L'amendement est rejeté.)

Le président: Y a-t-il d'autres amendements?

Monsieur Leslie, la parole est à vous.

Branden Leslie: Étant donné que le commissaire à l'environnement a publié un rapport depuis, je propose d'ajouter, dans le dernier paragraphe, après « devant le Comité pour discuter de ses rapports, dont ceux de juin 2025 », les mots « et novembre 2025 ».

Le président: Voulez-vous débattre de l'amendement?

[Français]

Patrick Bonin: J'aimerais poser une question, monsieur le président.

Souhaitez-vous ajouter cette remarque partout où il est écrit « juin 2025 », ou seulement à la fin?

[Traduction]

Le président: Monsieur Leslie, la parole est à vous.

Branden Leslie: Je pense que ce serait seulement à la fin puisque les ministères ou organismes ne seraient pas en mesure de répondre aux obligations décrites plus haut. C'est donc seulement par rapport à la comparaison qu'on ajouterait « et novembre 2025 ».

[Français]

Patrick Bonin: Je veux m'assurer de bien comprendre. Ne voulez-vous pas que des plans d'action soient produits à la suite du rapport déposé en novembre? Le cas échéant, il me semble qu'il faudrait ajouter votre intéressante proposition.

[Traduction]

Branden Leslie: Je pense que le commissaire à l'environnement devrait être invité à comparaître sous peu. Je trouve la demande juste et raisonnable pour un gouvernement qui a fait beaucoup de mal et très peu de bien, comme les constatations du commissaire le montrent. Je pense qu'on pourrait procéder ainsi pour les comparutions subséquentes. Toutefois, il faudrait préciser les dates des rapports pour la prochaine comparution afin d'avoir la possibilité de poser des questions au commissaire à l'environnement sur les rapports et de juin et de novembre.

Le président: Est-ce que quelqu'un souhaite débattre de l'amendement proposé?

Allez-y, madame Miedema.

Shannon Miedema: J'aimerais obtenir des précisions sur le dernier élément que vous venez de proposer...

Branden Leslie: Sur le mal sans le bien...?

Shannon Miedema: ... et comprendre pourquoi il fait partie de la motion.

Branden Leslie: D'accord.

Je modifie le dernier paragraphe, qui vise à inviter le commissaire à comparaître devant le Comité pour discuter de ses rapports, y compris ceux de juin 2025. Il n'a pas encore témoigné devant nous au sujet de ces rapports en particulier. Depuis que la première version de la motion a été rédigée... Je crois qu'elle a été déposée avant que le rapport du 6 novembre ne soit publié. Mon amendement vise à nous permettre de lui poser des questions sur les rapports de juin et de novembre 2025, et non uniquement sur ceux de juin. Nous allons probablement consacrer deux heures à ces rapports.

Nous ne touchons pas au reste de la motion qui vise en quelque sorte une invitation automatique du commissaire à comparaître devant nous chaque fois qu'il publie ses rapports semi-annuels.

Bruce Fanjoy: J'aimerais que nous suspendions la séance pendant deux minutes.

Le président: D'accord, nous allons suspendre la séance.

• (1305)

(Pause)

• (1310)

Le président: Nous reprenons les travaux. Souhaitez-vous débattre davantage de l'amendement?

Est-ce que tout le monde accepte l'amendement présenté par M. Leslie?

(L'amendement est adopté.)

Le président: Allez-y, monsieur Leslie.

Branden Leslie: Après avoir réexaminé la motion, je crois que mon collègue avait raison de proposer que nous ajoutions « et novembre 2025 » tout au long.

Je propose que nous ajoutions « et novembre 2025 » après toutes les occurrences des mots « juin 2025 ». Je crois qu'il y a deux occurrences qui précèdent celle que j'avais évoquée dans la motion.

Le président: Est-ce que vous proposez un autre amendement?

Branden Leslie: Oui.

Le président: Souhaitez-vous débattre de l'amendement proposé?

(L'amendement est adopté.)

Le président: Y a-t-il d'autres amendements?

Nous allons revenir à la motion.

Souhaitez-vous débattre de la motion principale?

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

Le président: Nous revenons aux questions à l'intention des témoins.

[Français]

Monsieur Bonin, il vous restait quelques secondes. Vous avez la parole.

Patrick Bonin: J'aimerais entendre vos commentaires sur l'adhésion des utilisateurs à l'électrification des véhicules. Nous avons entendu que 99 % des gens voulaient garder des véhicules électriques.

Avez-vous aussi compris que, lorsque les gens essaient des véhicules électriques, ils les adoptent et veulent continuer à utiliser ce genre de véhicule?

Stéphane Pascalon: Je pense que, quand les gens essaient un véhicule électrique, ils l'adoptent. Ensuite, ils font l'équation pour connaître les coûts à long terme et voient bien les avantages.

En effet, l'achat initial est difficile, mais, ensuite, il y a un gain pour les consommateurs. Les gens continuent donc à utiliser un véhicule électrique, parce que ces économies leur permettent de dépenser leur argent ailleurs que dans leur transport.

Patrick Bonin: Avez-vous des solutions précises pour ce qui est de l'abordabilité?

Il me semble que vous avez mentionné l'abordabilité des véhicules; c'était peut-être dans votre mémoire.

Stéphane Pascalon: Tout à l'heure, M. Adams a dit que la norme zéro émission allait aider à faire baisser les prix.

Le président: Merci.

[Traduction]

Monsieur Ross, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

Ellis Ross: Merci, monsieur le président.

Monsieur Adams, nous vous remercions de témoigner devant nous aujourd'hui.

Il semble que nos discussions, nos questions et nos réponses se centrent principalement sur l'abordabilité, mais nous sommes le comité de l'environnement.

Est-ce que je peux vous poser des questions sur la fin de vie des batteries des véhicules électriques? Il ne semble pas y avoir de stratégie nationale sur l'entreposage ou le recyclage de ces batteries. Pouvez-vous me dire si le coût de recyclage ou d'entreposage est assumé par les constructeurs? Est-ce qu'il est subventionné par le gouvernement ou est-ce qu'il est refilé aux consommateurs?

• (1315)

David Adams: C'est l'industrie qui s'en charge parce qu'il n'y a pas suffisamment de matériaux bruts pour les batteries. Les constructeurs veulent récupérer la majorité des matériaux afin de les intégrer à de nouvelles batteries. Avant d'en arriver au recyclage, lorsque les batteries ont perdu environ 80 % de leur efficacité dans le véhicule, elles sont utilisées pour le stockage d'énergie, puis elles sont recyclées ensuite.

À l'heure actuelle, il n'y a pas d'enjeu associé au recyclage des batteries. Les constructeurs veulent les récupérer. Ils ont mis sur pied un programme et ils se chargent aussi des batteries qui pourraient être perdues dans un parc à ferrailles, par exemple.

Ellis Ross: D'accord, merci.

Il y a un coût à cela, toutefois. Comment est-il absorbé? Est-ce que ce sont les constructeurs qui l'assument?

David Adams: Oui.

Ellis Ross: Il n'est pas ajouté au prix d'achat.

David Adams: Les matériaux recyclés aident à payer les coûts de fabrication des nouvelles batteries parce qu'ils sont réintégrés dans la chaîne d'approvisionnement.

Ellis Ross: Les frais de recyclage ne sont pas refilés aux consommateurs, comme c'est le cas pour les pneus ou les canettes. Rien n'est transféré aux consommateurs.

David Adams: À l'heure actuelle, non. Certaines provinces songent à mettre en place un système en ce sens, et tentent d'établir une comparaison entre une batterie de véhicule électrique qui pèse des milliers de livres et une pile AA, mais c'est impossible de le faire. On ne trouvera pas de batterie de véhicule électrique dans le flux de déchets, si l'on veut.

Ellis Ross: En ce qui concerne les lacunes de notre mandat sur les véhicules électriques, on nous a comparés à la Norvège, mais elle compte 5 millions d'habitants, comparativement aux 40 millions d'habitants du Canada, et la géographie est très différente. La Norvège fait 30 000 kilomètres carrés, tandis que le Canada fait près de 10 millions de milles carrés, sans compter les zones marines.

La Norvège a été félicitée pour sa capacité de recyclage, et le Canada devrait tenter de faire de même, mais la Norvège a une réserve de batteries. Elle n'arrive pas à suivre le rythme. Le marché essaie de régler ce problème, mais entretemps, il a été qualifié de bombe à retardement, puisque les composants des batteries — principalement le lithium — peuvent causer un incendie qu'il serait impossible d'éteindre. C'est arrivé dans des usines de la Californie et de la Corée. L'entreposage des batteries entraîne un risque d'incendie. En gros, il faut les laisser brûler, et cela libère des gaz nocifs.

Si nous déployons pleinement le mandat, que la Colombie-Britannique a déjà abandonné, et selon le... Avons-nous besoin de mettre en place une stratégie nationale, non seulement pour aborder les questions environnementales entourant le stockage ou le recyclage des batteries, mais aussi pour aborder la question de la sécurité de nos communautés? Avons-nous besoin d'une stratégie nationale de recyclage et d'entreposage des batteries au Canada?

David Adams: Nous avons abordé ces questions dans une certaine mesure avec le programme que nous avons mis en place, pour veiller à ce que la situation que vous évoquez ne se produise pas.

En ce qui a trait à la Norvège, je dirais que le pays avait une taxe sur la valeur ajoutée. Lorsqu'il a retiré cette taxe, les véhicules électriques sont devenus moins chers que les véhicules à essence, ce qui a grandement aidé à l'adoption des véhicules électriques.

Ellis Ross: Je parle de son incapacité à suivre le rythme en ce qui a trait à l'entreposage des batteries. On a salué le gouvernement de la Norvège pour avoir mis sur pied une usine de recyclage, mais l'entreposage des batteries deviendra un problème, surtout s'il y a un incendie. Il pourrait y avoir un emballement thermique semblable à celui qui s'est produit en Corée et en Californie, et un feu de batterie impossible à éteindre.

Est-ce que le Canada a besoin d'une stratégie de recyclage des batteries pour des raisons environnementales et des raisons de sécurité?

David Adams: Cela fait partie de ce qui pourrait être envisagé dans le cadre de l'examen de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques dont nous parlons.

Ellis Ross: Je vais céder les deux secondes qu'il me reste.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Greaves, vous disposez de cinq minutes.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Monsieur Adams, j'aimerais que vous nous parliez un peu plus de vos membres et de leurs prises de position dans les diverses administrations au sujet de l'adoption des véhicules électriques. Est-ce que vos membres ont la même opinion au sujet de la norme sur les véhicules électriques du Canada qu'au sujet de celles d'autres marchés, comme l'Union européenne?

• (1320)

David Adams: Je connais les normes qu'ils ont au Canada. Sans faire d'autres recherches, je ne pourrais pas vous dire quelles sont leurs normes ou leurs opinions en Europe.

Will Greaves: Selon ce que je comprends, certains constructeurs automobiles ont des cibles différentes selon les diverses administrations. C'est logique, parce qu'ils répondent aux signaux politiques et économiques que leur envoient les gouvernements de ces administrations. Nous avons beaucoup entendu parler de l'offre et de la demande aujourd'hui. Nous comprenons la façon dont le marché oriente le travail. Nous comprenons la façon dont les incitatifs fonctionnent.

Étant donné les préoccupations que vous avez soulevées au sujet de la faible demande des consommateurs canadiens pour les véhicules électriques, êtes-vous d'avis que le maintien du soutien de la part des gouvernements sous la forme de subventions ou à l'aide d'autres outils permettrait de faire augmenter la demande afin de rendre ces véhicules plus rentables pour vos membres?

David Adams: Je crois que cela aiderait, mais ce n'est pas une solution au problème de l'affaiblissement de la demande. Ce serait utile, toutefois.

Will Greaves: Ce serait une contribution positive en vue de maintenir la demande afin de rendre la production de ces véhicules plus rentable pour vos membres.

David Adams: Je ne sais pas pour le coût de production, mais cela rendrait probablement le coût d'achat plus abordable pour les consommateurs.

Will Greaves: Est-ce que la difficulté que nous avons au sein du marché canadien avec l'adoption des véhicules électriques réside en partie dans les incohérences de notre environnement réglementaire et dans les efforts flagrants de certains partis politiques, politiciens et gouvernements infranationaux en vue de s'opposer à cette orientation et de nuire ou de ralentir la transition vers l'énergie propre et les véhicules électriques, qu'ils prétendent appuyer?

David Adams: Le gouvernement fédéral a toujours eu des normes sur les émissions de gaz à effet de serre. Puisque l'environnement est une compétence partagée, le gouvernement fédéral a permis aux provinces de prendre leurs propres décisions au sujet des mandats relatifs aux véhicules à émission zéro, par exemple. Je crois que les gouvernements provinciaux ont déterminé ce qui était sensé pour eux selon leurs circonstances particulières.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, les constructeurs souhaiteraient le recours à un seul mandat national pour les véhicules à émission zéro.

Will Greaves: Merci.

Ma dernière question s'adresse à M. Côté.

[Français]

Bonjour, monsieur Côté.

Du point de vue des consommateurs et du marché, quels seraient les effets d'un report ou d'un assouplissement de la norme sur la disponibilité des véhicules zéro émission sur la disponibilité des véhicules électriques, ainsi que sur les délais d'attente pour les acheteurs de partout au Canada?

Sébastien Côté: Parlez-vous d'un potentiel ralentissement de la transition?

Will Greaves: Oui

Sébastien Côté: Je crois qu'en étant informés, les gens pourraient quand même faire la transition. Toutefois, ils sont très affectés par toutes ces normes et ces aides, alors tant que nous n'aurons pas atteint un pourcentage plus élevé, il faudra qu'elles soient maintenues pour garder l'élan de départ.

Will Greaves: Merci.

[Traduction]

Je vais céder le reste de mon temps de parole, monsieur le président.

Merci.

Le président: Je tiens à remercier les témoins d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Ils peuvent maintenant quitter la réunion. Merci.

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>