



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

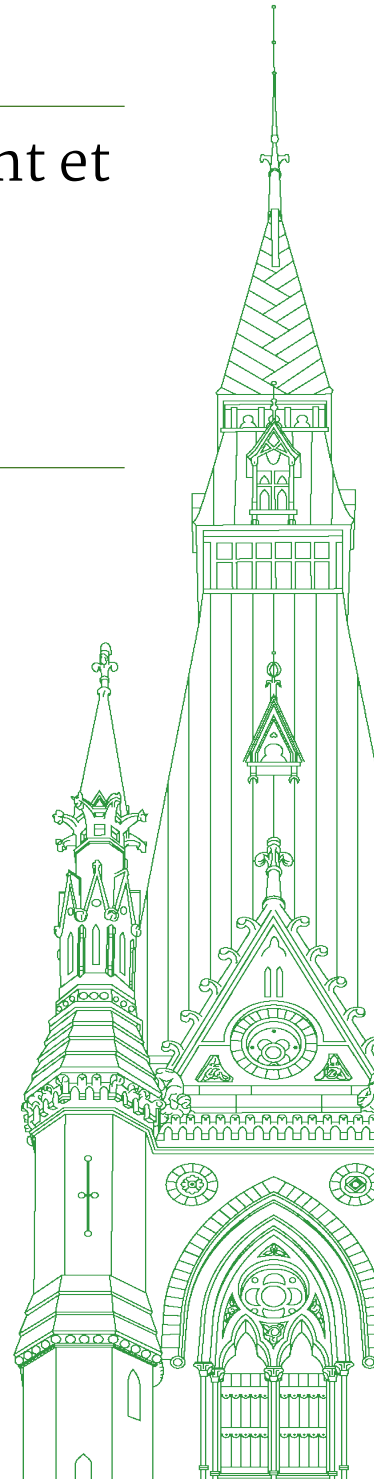
# Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 017**

Le jeudi 27 novembre 2025

Président : Angelo Iacono





# Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le jeudi 27 novembre 2025

• (1100)

[Traduction]

**Le président (Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.)):** Bonjour, chers collègues.

Bienvenue à la réunion numéro 17 du Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Cette réunion se déroulera selon une formule hybride et en séance publique. Nous consacrerons une heure aux témoignages, puis nous passerons à huis clos pour les travaux du Comité.

Je demanderai aux personnes qui sont présentes dans la salle de bien vouloir respecter les consignes de santé et de sécurité qui figurent sur les cartes placées sur les tables afin d'éviter tout incident lié au retour de son pour les interprètes.

En outre, lorsque vous vous exprimez, si vous voyez cette carte apparaître, sachez qu'il vous reste une minute pour conclure votre intervention. Quand je la retournerai, vous devrez terminer votre phrase le plus rapidement possible, sinon je devrai vous interrompre.

[Français]

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

[Traduction]

Ce matin, nous accueillons les témoins suivants: de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, Tim Reuss et Charles Bernard; de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, Brian Kingston; et de l'Institut Macdonald-Laurier, Jerome Gessaroli.

Vous disposerez chacun de cinq minutes pour présenter vos observations liminaires.

Nous allons commencer par M. Tim Reuss.

**Tim Reuss (président et chef de la direction, Corporation des associations de détaillants d'automobiles):** Bonjour.

La Corporation des associations de détaillants d'automobiles représente 3 400 détaillants d'automobiles et de camions neufs de tout le Canada qui emploient directement plus de 178 000 personnes, contribuent à hauteur de 28 milliards de dollars au PIB du Canada et paient plus de 6 milliards de dollars en impôts fédéraux, provinciaux et municipaux. Cette année, nos membres vendront plus de 1,9 million de véhicules neufs, 1,3 million de véhicules d'occasion et émettront 31 millions de commandes de réparation.

Collectivement, nos membres ont investi plus de 3,4 milliards de dollars dans la transition vers les véhicules électriques, mais le rythme actuellement imposé pour cette transition ne correspond ni à

la demande des consommateurs ni aux réalités logistiques du Canada.

Lorsque la norme sur la disponibilité des véhicules électriques a été introduite, le gouvernement fédéral a fait plusieurs déclarations et pris plusieurs engagements spécifiquement liés à l'accessibilité financière qui ne sont plus valables aujourd'hui:

... les achats de véhicules zéro émission par les consommateurs seront soutenus par 2 milliards de dollars investis par le gouvernement du Canada dans cadre du programme des Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission (programme iVZE)

Ce soutien a d'abord été suspendu, puis officiellement annulé. Dès le départ, il était peu probable que l'on puisse atteindre les objectifs établis en raison de la faiblesse de la demande des consommateurs, des limites technologiques présentes dans tous les segments automobiles et cas d'utilisation, ainsi que des lacunes liées à l'infrastructure. Avec la suppression des mesures d'incitation à l'achat, l'atteinte des résultats est passée de peu probable à impossible.

La décision du premier ministre et du Cabinet de suspendre les obligations de 2026 a été une très bonne première étape. Nous remercions les nombreux députés de l'opposition et du gouvernement qui ont soulevé cet enjeu dans l'intérêt des consommateurs et du pays.

Il est temps de passer à l'étape suivante et de supprimer ces obligations inutiles. D'autres règlements fédéraux existants permettront de réduire les émissions sans imposer de technologie. Le premier ministre a à juste titre qualifié cette période de rupture commerciale historique. Pour que toutes les parties puissent prendre part aux discussions durant cette période de crise, nous aimerions suggérer les mesures suivantes:

Suspendre l'obligation relative aux véhicules électriques jusqu'à ce que l'avenir de l'industrie automobile canadienne soit plus clair, en fonction des résultats des négociations entre le Canada, les États-Unis et le Mexique au sujet des droits de douane et du nouvel Accord Canada-États-Unis-Mexique, ou Accord de libre-échange nord-américain.

Le gouvernement fédéral doit collaborer avec l'industrie afin de revoir la trajectoire vers des ventes ciblées de véhicules zéro émission, neutres sur le plan technologique, afin de s'aligner sur les préférences des consommateurs et la disponibilité réelle des options de recharge.

Inclure tous les véhicules hybrides, et non seulement les véhicules hybrides rechargeables, dans le calcul des nouveaux objectifs.

Exclure les véhicules électriques et tous les véhicules hybrides de la taxe dite « de luxe ».

Créer un mécanisme visant à empêcher les constructeurs automobiles qui ne disposent pas d'une présence significative au niveau de la fabrication ou de la distribution et qui n'emploient pas beaucoup de main-d'œuvre au Canada, comme Tesla et Rivian, de tirer profit de la vente de leurs crédits excédentaires.

Enfin, le gouvernement fédéral doit collaborer avec la Colombie-Britannique et le Québec afin d'établir un cadre unique, plutôt que trois cadres distincts au Canada.

Notre économiste en chef va maintenant vous présenter quelques données.

Allez-y, monsieur Bernard.

• (1105)

[Français]

**Charles Bernard (économiste en chef, Corporation des associations de détaillants d'automobiles):** Merci, monsieur Reuss.

Je remercie le Comité de son invitation.

Je m'appelle Charles Bernard et je suis économiste en chef de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles, ou CADA.

À mes yeux, la situation est relativement évidente. Les concessionnaires continuent d'être présents et de s'impliquer dans l'offre de services et de produits, permettant aux consommateurs qui le souhaitent d'obtenir et d'entretenir un véhicule électrique.

Le problème d'une offre de véhicules qui est soumise à une norme et qui connaît une croissance accélérée, c'est que, par définition, elle n'est pas ancrée dans le niveau de demande des véhicules électriques. Actuellement, les concessionnaires évoluent dans un environnement où, même s'il y a de la demande, celle-ci n'est pas arrimée au rythme imposé par l'obligation de vente de véhicules électriques.

Les chiffres sont intéressants. Par exemple, si je prends les données les plus récentes du deuxième quart de 2025, je vois une tendance positive sur le plan de l'adoption de véhicules électriques. Les chiffres atteignent 4 % à Halifax, 17 % à Vancouver et 5 % à Winnipeg. Ceux de Joliette grimpent à 16 %. Comme je n'avais pas ceux de Repentigny, j'ai noté ceux d'une communauté relativement près.

Cette tendance positive, facilitée par les concessionnaires, est insuffisante pour respecter l'obligation fédérale. Cet écart entre la cible déterminée et la réalité de la courbe sur le marché va créer des effets négatifs plus grands que ce que veut accomplir la réglementation.

Tout ça arrive au pire moment, alors que les prix augmentent et que l'accessibilité diminue à cause des droits de douane.

Selon nous, ce serait le moment de revoir la viabilité de la norme, de trouver une nouvelle approche adaptée au contexte actuel, basée sur des données et des faits provenant des consommateurs et des concessionnaires, au lieu de s'enliser dans des positions qui demeurent politiques.

Merci.

**Le président:** Merci, messieurs Reuss et Bernard.

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

[Traduction]

**Brian Kingston (président et directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules):** Monsieur le président et chers membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à participer aujourd'hui à votre étude sur la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Les membres de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules sont déterminés à promouvoir l'électrification. Ils sont d'ailleurs des chefs de file de la transition vers l'électrique au Canada. Au deuxième trimestre de cette année, Ford et General Motors se sont classés en tête des ventes de véhicules zéro émission. Stellantis est le seul constructeur automobile au Canada à fabriquer des batteries et à assembler des véhicules légers zéro émission.

Ces dix dernières années, le nombre de véhicules zéro émission disponibles à la vente pour les Canadiens a augmenté de 400 %. Aujourd'hui, 115 modèles de toutes tailles et appartenant à tous les segments sont disponibles sur le marché afin de répondre aux besoins en matière de transport de tous les Canadiens. Malgré ces investissements dans l'électrification, les ventes de véhicules zéro émission se sont effondrées. En septembre 2025, 17 192 nouveaux véhicules zéro émission ont été vendus. Il s'agit d'une baisse de 43,3 % par rapport au même mois de l'année précédente. Tout le monde devrait désormais comprendre que les objectifs de vente de véhicules zéro émission fixés par le gouvernement fédéral dans le cadre de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques ne sont pas réalistes et ne pourront pas être concrétisés. Pour que nous puissions atteindre l'objectif de 23 % des ventes en 2027, les ventes de véhicules électriques zéro émission devraient augmenter immédiatement de 256 %. L'atteinte de l'objectif de 60 % des ventes de véhicules zéro émission d'ici l'année modèle 2030 est encore moins réaliste. Cet objectif nécessiterait un taux de croissance annuel composé supérieur à 48 %.

Nous recommandons au gouvernement d'abroger complètement la norme sur la disponibilité des véhicules électriques et de se concentrer plutôt sur la mise en place des mesures de soutien dont les Canadiens ont besoin pour passer à l'électrique. Il devra notamment inclure des mesures visant à inciter les Canadiens à acheter des véhicules zéro émission et prévoir la mise en place rapide d'une infrastructure de recharge. Selon les chiffres du gouvernement fédéral d'octobre 2025, seules 37 000 bornes de recharge publiques sont en service. Nous sommes donc loin des 100 000 qui seraient nécessaires cette année et des 410 000 requises d'ici 2035. Pour soutenir cette infrastructure de recharge, le Canada doit investir dans la production d'électricité propre et dans la capacité du réseau. Ressources naturelles Canada estime que les mises à niveau du réseau nécessaires pour répondre aux exigences des véhicules zéro émission, notamment pour la production, le transport et la distribution, coûteront jusqu'à 294 milliards de dollars au cours des 15 prochaines années.

L'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques ne compromet pas les objectifs de réduction des émissions du Canada. Cette norme reprend nos normes existantes en matière d'émissions de gaz à effet de serre, et ajoute donc un fardeau inutile sans aucun avantage supplémentaire pour l'environnement. Le règlement canadien sur les émissions de gaz à effet de serre a déjà permis de réduire considérablement les émissions des véhicules: 49,8 % pour les automobiles et 30,7 % pour les camions légers depuis 2011. Il s'agit de normes axées sur les résultats et neutres sur le plan technologique, qui sont bien supérieures à la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Elles offrent une certaine souplesse. Elles favorisent l'innovation et ne faussent pas le marché. Le maintien de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, qui est coûteuse, redondante et inefficace, risque de causer un préjudice durable aux constructeurs automobiles à un moment particulièrement inopportun.

Les constructeurs automobiles subissent une pression intense en raison des droits de douane et des perturbations commerciales qui mettent en péril le secteur et les centaines de milliers d'emplois qu'il soutient. Pour se conformer à cette réglementation, les constructeurs automobiles sont contraints de limiter les ventes de véhicules à moteur à combustion interne et d'acheter des crédits auprès de constructeurs étrangers qui ne fabriquent pas de voitures au Canada. Si la réglementation n'est pas abrogée, les constructeurs automobiles devront retirer entre 700 000 et 900 000 véhicules hybrides à essence et à faible consommation de carburant de ce marché à partir de cette année, et ils devront acheter plus de 3 milliards de dollars de crédits de conformité. Sur les 1,3 million de véhicules construits au Canada l'année dernière, 95 % ne pourront pas être vendus dans ce pays en raison de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Les conséquences seraient désastreuses pour l'industrie automobile, les concessionnaires et l'économie canadienne.

Les Canadiens finiront par subir les conséquences de cette réglementation sous la forme de pertes d'emplois, d'une augmentation du prix des véhicules et d'une réduction de leur disponibilité, car les restrictions imposées aux véhicules limiteront les stocks. Selon l'évaluation de la réglementation effectuée par Environnement Canada, la norme sur la disponibilité des véhicules électriques aura une incidence disproportionnée sur les Canadiens à faible revenu, les Canadiens vivant en milieu rural et les collectivités du Nord, qui devront composer avec des prix plus élevés pour les véhicules et qui ont un accès limité aux infrastructures de recharge. C'est là l'évaluation faite par Environnement Canada de sa propre réglementation.

Comme l'a déclaré le premier ministre, « Dans ce contexte mondial en évolution, nous [devons privilégier] ce sur quoi nous avons une emprise ». L'abrogation de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques est la façon la plus efficace de protéger cette industrie essentielle et de garantir que les Canadiens n'aient pas à subir les effets néfastes de cette réglementation.

Merci.

• (1110)

**Le président:** Merci, monsieur Kingston.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur Gessaroli.

**Jerome Gessaroli:** Merci, monsieur le président et chers membres du Comité, de me donner l'occasion de m'exprimer aujourd'hui.

Je souhaite aborder l'un des problèmes majeurs que pose la norme canadienne sur la disponibilité des véhicules électriques, à savoir la nécessité de trouver un compromis entre l'accélération de l'adoption des véhicules à zéro émission et l'inégalité des coûts pour les ménages de certaines régions.

Personne ne conteste l'importance de réduire les émissions liées au transport, mais le rythme imposé par la norme canadienne sur la disponibilité des véhicules électriques peut créer des pressions sur l'accessibilité financière. Pour être efficace, la transition doit profiter à tous les ménages. Les préoccupations que je souligne concernent les revenus, l'accessibilité et les régions.

Premièrement, les obligations relatives aux véhicules électriques peuvent augmenter les coûts pour les familles aux moyens limités. Les obligations forcent les constructeurs automobiles à vendre une part fixe de véhicules électriques, même lorsque la demande des consommateurs est faible. Les constructeurs pourraient réagir en réduisant l'offre de modèles à essence moins chers, ce qui ferait grimper les prix des véhicules à essence. Il en résulterait une augmentation des coûts pour les conducteurs qui ne peuvent pas encore passer à un véhicule électrique.

On entend souvent dire que le prix moyen des véhicules électriques va bientôt égaler celui des véhicules à essence, mais cette comparaison est trompeuse. Les familles à faibles revenus achètent généralement des véhicules dont le prix est inférieur au prix moyen, ce qui rend les véhicules électriques inaccessibles. De plus, le prix plus élevé des véhicules neufs se répercute sur le marché des véhicules d'occasion, sur lequel la plupart des familles à faible revenu achètent leurs voitures. Avec la hausse du prix des véhicules d'occasion, de nombreux ménages conserveront plus longtemps leurs véhicules anciens, qui sont plus polluants.

Deuxièmement, les avantages des véhicules électriques ne sont pas encore répartis de manière égale entre les différentes catégories de revenus. Les véhicules électriques offrent des coûts d'exploitation moins élevés, en particulier pour les conducteurs qui rechargent leur véhicule chez eux, mais l'accès à ces économies est très inégal. Les ménages à revenus élevés sont plus susceptibles d'acheter des véhicules électriques neufs et disposent d'un garage ou d'une allée pour les recharger. Souvent, les locataires et les familles à faibles revenus n'ont accès ni à des installations de recharge à domicile ni à des crédits abordables.

En Colombie-Britannique, l'électricité pour la recharge à domicile coûte moins de huit cents par kilowattheure, tandis que la recharge rapide publique coûte environ quatre à huit fois plus cher. Sur 10 ans, un locataire pourrait payer environ 7 000 \$ de plus en électricité qu'un propriétaire parcourant la même distance. De nombreux ménages à faibles revenus ne peuvent tout simplement pas assumer le coût initial du financement d'un nouveau véhicule électrique. Le directeur parlementaire du budget estime que les véhicules électriques coûtent encore environ 7 000 à 11 500 \$ de plus que les véhicules à essence, ce qui les rend inaccessibles aux ménages qui pourraient le plus bénéficier de leurs faibles coûts d'utilisation.

Le troisième point concerne les collectivités rurales et isolées. Les longues distances à parcourir, les climats froids, les besoins en matière de remorquage et la rareté des bornes de recharge rendent les véhicules électriques moins pratiques dans les régions rurales et du Nord. Pour respecter les objectifs fédéraux, il nous faudrait construire environ 98 nouvelles bornes de recharge publiques par jour jusqu'en 2035. Ce chiffre illustre bien à quel point le déploiement pourrait être inégal pour les collectivités qui ont le moins accès à la recharge. Les mandats entraînent également une augmentation des prix et une diminution de la disponibilité des véhicules dont dépendent les collectivités, ce qui crée des disparités entre les régions. Les zones urbaines pourraient bénéficier plus rapidement des avantages de l'électrification, tandis que les collectivités rurales et isolées devront assumer des coûts plus élevés et disposeront de moins d'options viables.

Le quatrième point concerne la tension entre l'ambition et l'accessibilité financière. Si nous encourageons l'adoption des véhicules électriques avant que les consommateurs, les budgets et les infrastructures ne puissent suivre, les répercussions inégales toucheront principalement les ménages les plus modestes, en particulier les locataires et les habitants des zones rurales. Dans sa forme actuelle, les tensions que présente la norme sur la disponibilité des véhicules électriques pèsent trop lourdement sur l'accessibilité financière. Pour parvenir à une électrification équitable, nous devons donc procéder à des ajustements importants et établir un calendrier plus réaliste.

Une approche plus équilibrée consisterait à aligner les cibles sur la demande réelle des consommateurs et le déploiement des infrastructures; les cibles établies serviraient de guide ou d'incitatif, sans contraindre les constructeurs automobiles à procéder à des ajustements coûteux; et nous devons mettre l'accent sur les résultats en matière d'émissions plutôt que de prescrire des technologies. Au bout du compte, l'important est de réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre. Le marché pourra décider de la combinaison de technologies la plus efficace.

En conclusion, nous voulons tous réduire les émissions de GES, mais pas au prix d'une accentuation des inégalités économiques. Il est essentiel de reconnaître ces répercussions pour assurer une transition équitable.

Merci.

• (1115)

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Gessaroli.

Monsieur Bexte, du Parti conservateur, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

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

Merci aux témoins d'être présents aujourd'hui, et merci aux greffiers de consigner nos travaux.

Vos observations liminaires ont été très éloquentes. Je vous remercie tous pour votre contribution aujourd'hui.

Monsieur Kingston, le mois dernier, ce comité a entendu le témoignage très percutant de Doug Green, concessionnaire automobile en Alberta. Il a décrit les investissements dans les infrastructures nécessaires que les concessionnaires doivent réaliser et qui semblent irrécupérables: les inventaires sont invendables et les

marges diminuent, et les clients ruraux vont voir ailleurs. Ce constat rejoint sa déclaration selon laquelle environ 50 % des véhicules vendus par les concessionnaires traditionnels, en particulier dans les prairies et les zones rurales, sont des véhicules utilitaires qui ont une incidence sur le commerce et les activités génératrices de PIB.

Selon vous, quelle est l'ampleur de ces pressions à l'échelle nationale, compte tenu des dépenses en immobilisations obligatoires dans les infrastructures et des stocks invendables? Pouvez-vous nous parler du décalage entre les zones rurales et urbaines et de la manière dont il se manifeste?

**Brian Kingston:** Oui, c'est l'un des principaux problèmes que posent les obligations liées aux véhicules électriques, car les niveaux d'adoption et de demande varient selon les régions du pays. Dans les zones urbaines, certains concessionnaires enregistrent une forte demande pour ce type de véhicules. Dans les zones rurales, dans certains cas, vous aurez de la chance si vous parvenez à vendre un seul véhicule électrique en un an. C'est là tout le problème lorsque l'on tente d'imposer des objectifs de vente.

En tant que fabricant, vous devez trouver un juste équilibre entre ces différents éléments dans vos ventes. Si votre concession automobile se trouve dans une région rurale du Canada où 90 % des véhicules vendus sont des camionnettes à moteur à combustion, par exemple, lorsque vous passerez votre commande de véhicules, on vous répondra désormais: « Nous ne pouvons pas vous livrer la totalité de votre commande. Nous devons vous livrer des véhicules électriques. »

C'est le cas même si personne n'est jamais venu vous voir pour acheter un véhicule électrique. Le concessionnaire doit alors stocker ce véhicule et finit par le vendre à perte.

Si le problème était réellement lié aux stocks, il aurait été résolu. Le marché compte plus de modèles que jamais. Nous venons de publier ce matin une enquête réalisée par Leger, dans laquelle nous avons demandé aux Canadiens quel était le principal obstacle à l'adoption des véhicules électriques. Le dernier choix retenu (11 % des répondants) était celui des difficultés d'approvisionnement. Il ne s'agit pas d'un facteur déterminant. Si vous voulez un véhicule électrique, vous pouvez en trouver un. Vous pouvez en acheter un.

Nous devons nous concentrer sur l'aide à apporter aux personnes pour qu'elles puissent effectuer la transition, sans les y contraindre.

• (1120)

**David Bexte:** Dans le même ordre d'idées, vous avez mentionné les crédits. Connaissez-vous des constructeurs automobiles canadiens qui ont déjà acheté des crédits de conformité auprès d'autres constructeurs automobiles à l'étranger?

**Brian Kingston:** Oui. Les constructeurs automobiles ont déjà acheté plus d'un milliard de dollars de crédits de conformité afin de se préparer aux objectifs fixés pour 2030.

**David Bexte:** Où vont ces crédits? Sortent-ils du pays?

**Brian Kingston:** On peut supposer que ces unités ont été achetées auprès d'un constructeur automobile étranger.

On parle d'une entreprise canadienne qui verse de l'argent à des constructeurs automobiles étrangers pour se conformer à la réglementation.

**David Bexte:** C'est ce qu'on appelle une fuite de capitaux. Il s'agit de ressources et de richesses provenant de notre pays qui se sont évaporées et qui, par conséquent, ne sont plus disponibles.

Merci. Je vous suis reconnaissant de vos réponses. S'agit-il de Tesla?

**Une voix:** Oui.

**David Bexte:** D'accord. Merci.

Monsieur Kingston, vous avez initialement soutenu l'obligation relative aux véhicules électriques en décembre 2022 et mentionné que vos membres avaient investi des milliards de dollars dans cette technologie. Pourquoi avez-vous changé d'avis?

**Brian Kingston:** Nous n'avons jamais soutenu l'obligation relative aux véhicules électriques. Nous avons été clairs à ce sujet dès le début. Nous avons toujours...

**David Bexte:** Je suis désolé.

Monsieur Reuss, la parole est à vous.

**Tim Reuss:** Nous étions également favorables à l'orientation prise pour réduire les émissions globales, mais nous avons aussi indiqué clairement dès le début qu'il s'agissait d'une réglementation qui venait s'ajouter à une autre déjà en vigueur. Des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont déjà été établies pour les deux ou trois prochaines années. Cette obligation est simplement un degré de complexité supplémentaire qui impose une technologie aux consommateurs.

**David Bexte:** Nous avons souvent entendu les libéraux déclarer que l'obligation ne restreint pas le choix des consommateurs et qu'en fait, elle élargit même ce choix. Pouvez-vous nous expliquer un peu plus en détail l'effet que cette obligation a sur le choix des consommateurs?

**Tim Reuss:** Il y a des régions rurales de notre pays où les camionnettes représentent de 80 à 90 % du marché. C'est le véhicule dont vous avez besoin — et non celui que vous souhaitez acheter — pour gérer votre entreprise, votre exploitation agricole et, bien sûr, pour vous rendre à l'épicerie. C'est le type de véhicules dont vous avez besoin.

Au départ, les véhicules électriques n'étaient pas disponibles sur ce marché. Ils le sont désormais, mais les éléments clés, à savoir les infrastructures nécessaires à leur fonctionnement, ne sont pas encore en place. Si vous habitez dans une région rurale et que vous possédez maintenant une camionnette électrique, vous parcourrez en moyenne 400 miles. Soit dit en passant, cette distance est réduite de près de 40 % si la température est très basse dans cette région rurale. Vous ne pouvez donc plus utiliser ce véhicule pour vos besoins. Vous êtes obligé de vous tourner vers un moteur à combustion interne, même si vous aimeriez conduire un véhicule électrique.

**David Bexte:** Je vous remercie.

Monsieur Gessaroli, pourriez-vous nous expliquer plus en détail la valeur temporelle de l'argent? Vous avez parlé du coût initial élevé des véhicules électriques et de leurs coûts d'exploitation plus faibles à long terme, mais dans quelle mesure cela constitue-t-il un obstacle à l'accès, en particulier pour les familles à faible revenu ou celles qui vivent dans des régions éloignées?

**Jerome Gessaroli:** En raison de la valeur temporelle de l'argent, un dollar vaut davantage aujourd'hui qu'il en vaudra dans cinq ans. Il est également plus coûteux d'acheter un produit aujourd'hui que...

**David Bexte:** Exactement. Donc même si des économies sont réalisées sur une période de 10 ans, la valeur de possession du véhicule est inférieure au coût supplémentaire lié à son achat.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Fanjoy, la parole est à vous pendant six minutes.

**Bruce Fanjoy (Carleton, Lib.):** Merci.

Monsieur Reuss, nous avons évoqué le fait qu'à l'heure actuelle, le coût initial plus élevé est largement compensé par le coût total de possession du véhicule pendant sa durée de vie. S'il était possible de permettre aux Canadiens de passer plus rapidement à des véhicules électriques, peut-être en ramenant le programme de subvention des véhicules électriques, l'offre de véhicules électriques au Canada serait-elle suffisante pour répondre à cette demande?

**Tim Reuss:** Je commencerai par dire que, même si les coûts d'exploitation d'un véhicule électrique sont moins élevés pendant son cycle de vie, cela ne suffit en aucun cas à compenser la différence qui existe toujours sur le marché entre le prix initial d'un VE et celui d'un véhicule doté d'un moteur à combustion interne, comme cela a été signalé.

Les mesures d'incitation qui étaient en place avaient quelque peu réduit cet écart, mais ces mesures ont désormais complètement disparu...

● (1125)

**Bruce Fanjoy:** Si je peux me permettre d'intervenir, êtes-vous en train de dire que le coût total de possession d'un véhicule électrique est supérieur à celui d'un véhicule doté d'un moteur à combustion interne?

**Tim Reuss:** Non. Il est inférieur à celui d'un véhicule doté d'un moteur à combustion interne, mais ce cycle de vie moins coûteux ne compense pas la différence de prix initiale. Cela signifie que la différence entre les coûts engagés pendant leur durée de vie ne s'élèvera peut-être qu'à 1 000 \$ ou 2 000 \$, alors que l'écart de prix était peut-être de 10 000 \$.

**Bruce Fanjoy:** Cependant, vous conviendrez qu'au cours de la durée de vie du véhicule, un consommateur paiera moins cher pour un véhicule électrique.

**Tim Reuss:** Tout dépend du prix qu'il paie initialement.

**Bruce Fanjoy:** D'accord.

Cela dépend aussi de la distance parcourue, car plus on se déplace, plus les avantages liés à la réduction des coûts d'exploitation sont importants. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi la possession d'un véhicule électrique ne bénéficierait pas aux Canadiens qui vivent en milieu rural, alors qu'ils parcourent de plus grandes distances?

**Tim Reuss:** Dans leur cas, le problème, c'est qu'ils ne peuvent pas accomplir ces longs trajets, parce que l'infrastructure de recharge nécessaire pour les mener à bien n'existe pas. L'infrastructure de recharge clairsemée qui existe à l'heure actuelle n'est malheureusement pas opérationnelle dans bon nombre de cas. Vous pouvez donc entamer un trajet de 400 kilomètres, en supposant qu'il y a une borne de recharge à 200 kilomètres où vous pourrez vous arrêter pendant 40 minutes pour boire un café chez Tim Hortons avant de poursuivre votre route, mais quand vous arrivez là-bas, cette borne de recharge ne fonctionne pas.

Soit dit en passant, vous devez vous arrêter pendant 45 minutes, et non les cinq minutes nécessaires pour faire le plein.

**Bruce Fanjoy:** Dans la majorité des cas — et je dirais même dans la grande majorité des cas —, les gens conduisent pour satisfaire leurs besoins quotidiens, même dans les régions rurales du pays. Je vis moi-même dans l'une de ces régions, et je la représente. Je sais qu'il existe des situations extrêmes où il est nécessaire de parcourir de plus longues distances, mais en général, on fait ses courses quotidiennes, on rentre chez soi le soir ou à la fin de la journée, et on peut recharger sa voiture à la maison.

Pourquoi les véhicules électriques ne seraient-ils pas avantageux pour ces gens? Pourquoi ne voudrions-nous pas que les Canadiens qui vivent en milieu rural économisent de l'argent grâce à un véhicule électrique?

**Tim Reuss:** Nous ne disons pas que nous ne voulons pas qu'ils économisent de l'argent. Ce que nous disons, c'est que l'infrastructure n'est pas en place pour soutenir l'utilisation de ces véhicules électriques dans ces régions.

Il existe cependant de très bons arguments en faveur de l'utilisation d'autres technologies, comme celle des véhicules hybrides, qui font déjà leur apparition sur le marché. Toutefois, nous ne les prenons pas suffisamment en compte dans les objectifs ou la réglementation que nous mettons en place. D'où notre proposition concrète d'inclure tous les types de véhicules hybrides, et pas seulement les véhicules hybrides rechargeables, dans les ajustements qui seront effectués.

**Bruce Fanjoy:** Monsieur Bernard, vous êtes économiste. L'histoire économique est truffée d'industries et d'entreprises qui n'ont pas su s'adapter assez rapidement à des technologies nouvelles et supérieures.

Selon vous, quelles seraient les répercussions sur l'industrie automobile canadienne — et nous sommes tous d'accord pour dire que nous voulons maintenir une industrie automobile forte ici, au Canada — d'une réaction trop lente face à l'évolution de la technologie et de la demande du marché?

**Charles Bernard:** Je vous remercie de votre question. J'estime qu'elle est pertinente.

Je dirais également que l'étude de l'histoire économique repose sur des données, et l'histoire des données du marché des véhicules électriques montre que ce marché n'évolue pas trop lentement. C'est plutôt le contraire. Le côté offre de l'équation, qui est lié à la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, suit une tendance qui répond à la demande du marché. Les données prouvent que si la courbe de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques évolue trop rapidement par rapport à la courbe de la demande, cet écart va provoquer des effets négatifs qui ne sont pas liés à une technologie qui évolue trop lentement ou trop rapidement. Je crois que les données sont davantage liées à une politique qui pouvait être adaptée à un certain contexte, mais qui, dans un nouveau contexte, n'a plus aucun sens.

Ce serait mon point de vue sur l'histoire économique.

**Bruce Fanjoy:** Connaissez-vous le marché mondial où l'adoption des véhicules électriques est la plus rapide du monde?

**Charles Bernard:** Oui.

**Bruce Fanjoy:** Est-ce celui de la Norvège?

**Charles Bernard:** Oui, c'est celui de la Norvège.

**Bruce Fanjoy:** La Norvège est-elle un pays tropical ou un pays nordique?

**Charles Bernard:** Cet argument est de bonne guerre. Le fait est que la Norvège n'a jamais imposé une obligation. Elle n'a pas choisi la technologie; elle a rendu le choix des VE très attrayant, ce qui relève de la demande, et je précise encore une fois que ce n'est pas l'objectif de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

C'est également un pays centralisé où il n'y avait aucune différence entre ce qu'il faisait...

• (1130)

**Le président:** Le temps qui vous était imparti est écoulé.

**Charles Bernard:** Je suis désolé.

Je vous remercie.

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Bernard.

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour six minutes.

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

Bonjour, messieurs. Je vous remercie de votre présence.

Monsieur Kingston, vous avez dit que des milliards de dollars avaient été versés à Tesla pour l'achat de crédits. Est-ce bien ce que vous avez dit?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, c'est exact. Le principe est le suivant: si une entreprise ne parvient pas à respecter l'obligation établie par la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, elle doit acheter des unités de conformité, ce qui coûte effectivement des milliards de dollars.

[Français]

**Patrick Bonin:** Je suis désolé de vous interrompre, mais je sais comment cela fonctionne. Je voulais simplement savoir si vous aviez bien parlé de plusieurs milliards de dollars.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui.

[Français]

**Patrick Bonin:** Avez-vous une preuve du fait que les manufacturiers canadiens ont acheté pour des milliards de dollars de crédits à Tesla?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Je l'ai justement sous les yeux. Le rapport trimestriel public de cette société pour le troisième trimestre de 2025 s'élevait à 417 millions de dollars américains, alors que le deuxième trimestre s'élevait à 439 millions de dollars américains...

[Français]

**Patrick Bonin:** Est-ce au Canada?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Il s'agit d'unités réglementaires nord-américaines, alors il doit y avoir un mélange d'unités provenant de la Californie et du Canada. Ces unités représentent 11 milliards de dollars américains au cours de la dernière décennie et...

[Français]

**Patrick Bonin:** Vous me parlez d'entreprises canadiennes qui ont versé des milliards de dollars en raison du crédit canadien. Est-ce bien ça?



[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, c'est exact. En raison des obligations fédérales, québécoises et britanno-colombiennes, les entreprises n'ont d'autre choix que d'acheter des unités. Vous pouvez consulter les montants dans le rapport trimestriel...

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Pouvez-vous déposer ce document?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Certainement. Je serais ravi de le faire.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord. Je vous remercie.

Est-ce votre document?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Non, cela vient de l'entreprise. C'est accessible au public.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Ce sont des compagnies canadiennes, avec le mandat canadien.

Merci...

[Traduction]

**Brian Kingston:** Non. Il s'agit du rapport trimestriel de Tesla.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Vous dites que des compagnies canadiennes ont payé des milliards de dollars en crédits à cause du mandat sur les véhicules zéro émission.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, c'est exact.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Vous allez pouvoir nous remettre un document qui démontre ce que vous nous dites, à savoir qu'il y a vraiment des milliards de dollars qui ont été versés par des compagnies canadiennes à cause du mandat canadien sur les véhicules zéro émission. Est-ce bien cela?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Je ne peux pas vous montrer les contrats particuliers que les entreprises ont conclus, car ils sont protégés par le secret commercial, mais je peux vous montrer les montants, car ils sont rendus publics.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Ce que je veux, c'est que vous nous remettiez un document qui démontre que les compagnies canadiennes ont payé des milliards de dollars. C'est ce que nous voulons.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Vous allez déposer ça.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Je peux vous fournir le chiffre global. Je ne vais pas vous donner le montant précis versé par une entreprise.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Je veux des montants concernant les compagnies canadiennes. C'est facile de donner des chiffres, mais, si vous les avez, nous voulons les avoir sous forme de document.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Bien sûr.

[Français]

**Patrick Bonin:** Qu'avez-vous dit sur les réductions des émissions de gaz à effet de serre dans le transport depuis 2011?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui. Depuis 2011 — et là encore, ces données proviennent d'Environnement et Changement climatique Canada —, les émissions totales ont diminué de 49,8 % pour le parc de véhicules de tourisme et de 30 % pour les camions légers.

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord.

Parlez-vous des émissions totales?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, c'est exact.

[Français]

**Patrick Bonin:** Excusez-moi, mais...

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, et de la cible du gouvernement...

[Français]

**Patrick Bonin:** Vous ne pouvez pas dire que les émissions des véhicules légers au Canada ont diminué de 49 % depuis 2011. C'est impossible, monsieur Kingston, impossible.

Dites-moi peut-être que les voitures légères...

[Traduction]

**Brian Kingston:** Non, pas pour les émissions totales liées au transport. Je parle de l'efficacité des véhicules. Les constructeurs sont soumis à des réglementations visant à réduire les émissions.

[Français]

**Patrick Bonin:** Je parle du nombre total auquel se chiffre la réduction des émissions; je ne parle pas de l'efficacité des véhicules. À combien se chiffre la réduction des émissions?

La réponse que vous avez donnée n'est vraiment pas exacte.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Eh bien, cela dépend. La population a augmenté, alors...

[Français]

**Patrick Bonin:** Monsieur Kingston, je vais vous dire à combien elle se chiffre. Au pays, la réduction des émissions de la flotte des véhicules légers n'a même pas atteint 5 % depuis 2011. C'est ce à quoi j'ai fait référence en utilisant le mot « transport ».

Faites attention: n'essayez pas de nous prendre pour des valises. Après tout, nous sommes des spécialistes de l'environnement, alors donnez les vrais chiffres, s'il vous plaît.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Ceci est un rapport d'Environnement et Changement climatique Canada...

[Français]

**Patrick Bonin:** Non. En réalité, les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports ont à peine diminué depuis 2011. Il s'agit de la réalité, peu importe si les véhicules sont plus gros ou s'il y a plus de VUS.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Lorsque la population augmente et que les gens achètent davantage de véhicules, les émissions augmentent naturellement.

[Français]

**Le président:** Je rappelle à l'ordre le député.

[Traduction]

**Wade Grant (Vancouver Quadra, Lib.):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

J'ai du mal à suivre la traduction. Si nous pouvions autoriser le...

[Français]

**Patrick Bonin:** Je suis désolé.

**Le président:** Monsieur Bonin, je vous demanderais de faire preuve d'un peu plus de professionnalisme en vous adressant aux témoins, s'il vous plaît.

**Patrick Bonin:** D'accord.

À quoi vous référez-vous, monsieur le président?

**Le président:** Vous avez dit au témoin de ne pas nous prendre pour des valises. Je ne pense pas que ce soit approprié, donc je vous demande de faire preuve d'un peu de professionnalisme au moment de poser vos questions.

**Patrick Bonin:** D'accord.

**Le président:** De plus, laissez au témoin le temps de répondre. Vous avez omis plusieurs fois de le faire.

**Patrick Bonin:** Oui.

**Le président:** Vous lui avez posé une question, alors il vous a donné une réponse, que vous n'avez probablement pas aimée. Vous ne pouvez pas y revenir et insinuer une réponse différente. Ça ne se fait pas. Si vous n'êtes pas satisfait de la réponse, alors posez votre question de nouveau. Cependant, ne tenez pas pour acquis que vous arrivez à une conclusion en vous basant sur la réponse que vous n'aimez pas.

Vous êtes en train de mettre des mots dans la bouche des témoins. Vous avez le droit de poser toutes les questions que vous voulez et de poser le type de questions que vous aimez. Toutefois, je vous demande simplement de faire preuve d'un peu de professionnalisme envers les témoins, et ce, par souci de courtoisie.

• (1135)

**Patrick Bonin:** Monsieur le président, je vous laisse porter un jugement sur la notion de professionnalisme et je vous laisse faire votre travail. Je vous invite cependant à faire de même de mon côté, parce qu'il est important d'avoir des réponses précises. J'apprécie des réponses précises à mes questions, et surtout des réponses, ce qui explique mon insistance à cet égard. C'est surtout le cas quand on me présente des chiffres complètement hors contexte et qu'on les présente mal.

**Le président:** Monsieur Bonin, je vous demande de continuer à faire votre travail de la même façon. Je ne vous demande pas d'y apporter un aspect différent, mais seulement de garder un esprit de professionnalisme au moment de poser vos questions au témoin. C'est tout.

Vous êtes libre d'en débattre, mais je vous rappelle que les témoins sont ici pour discuter d'un autre sujet.

**Patrick Bonin:** Monsieur le président, j'imagine que vous ne retranscrirez pas ces minutes de mon temps de parole.

**Le président:** Comme je vous l'ai dit, vous l'avez fait plusieurs fois, ce qui fausse les réponses, et parfois même les questions. En tant que président du Comité, je vous demande d'agir avec professionnalisme. C'est tout. Ce serait à votre avantage.

Des témoins participent à la réunion, mais, si vous voulez quand même faire un débat là-dessus, nous allons vous donner les exemples en lien avec ce à quoi je me réfère. Cela vous donnera alors satisfaction.

**Patrick Bonin:** Monsieur le président, en tout respect, je pense que vous êtes complètement hors sujet.

**Le président:** Regardez la façon dont vous agissez avec moi.

**Patrick Bonin:** Oui, mais vous parlez de professionnalisme.

**Le président:** Vous agissez de la même façon avec le témoin.

**Patrick Bonin:** Monsieur le président, s'il vous plaît, revenons à nos invités.

Vous parlez de professionnalisme, mais vous portez un jugement. Si vous ne voulez pas que nous amorcions une discussion sur ce qu'est le professionnalisme pour vous, nous ferions mieux de retourner aux témoins. Je vous laisse faire votre travail. Je ne pense pas qu'il consiste à juger la qualité du mien et celle de mon professionnalisme.

**Le président:** Monsieur Bonin, vous êtes un membre du Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Nous sommes tous des membres du Comité, d'ailleurs.

**Patrick Bonin:** Oui.

**Le président:** Je suis le président de ce comité et je dois le diriger avec professionnalisme. Quand un des membres du Comité n'agit pas avec professionnalisme, je dois m'y opposer.

Si vous n'êtes pas d'accord, nous pourrions en parler après la réunion. Toutefois, je vous le dis: c'est moi qui ai le dernier mot, parce que je suis le président de ce comité. Si je vois que vous n'agissez pas avec respect envers les témoins, je dois vous rappeler à l'ordre.

Voulez-vous poursuivre cette discussion ou préférez-vous vous concentrer sur les questions que vous voulez poser aux témoins?

**Patrick Bonin:** J'aimerais bien poser des questions aux témoins.

**Le président:** Il vous reste exactement trois minutes. La parole est à vous.

**Patrick Bonin:** Je pense que le Comité est souverain, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup!

**Patrick Bonin:** Je pense que nous discuterons de votre rôle à titre de président.

Je vais continuer.

Monsieur Kingston, vous avez dit que le manque de bornes de recharge est un problème. De ce que j'ai compris, il en faudrait davantage. Est-ce exact?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, c'est exact.

[Français]

**Patrick Bonin:** Corrigez-moi si je me trompe, monsieur Kingston, mais il y a quelque chose qui s'appelle le Conseil des véhicules zéro émission, qui a été créé par Transports Canada, et deux de vos membres, General Motors et Stellantis, en font partie. Il y a deux ans et demi, je crois, on a annoncé un réseau de recharge rapide appelé Ionna, avec un objectif de 30 000 bornes de recharge pour 2030.

Combien de ces bornes ont-elles été installées au Canada à l'heure actuelle?

[Traduction]

**Brian Kingston:** L'ACCV est membre du Conseil des véhicules zéro émission, où elle occupe le poste de coprésidente du groupe de travail sur la recharge.

L'objectif fixé par le gouvernement était de 400 000 bornes de recharge publiques d'ici 2035. Il y a 37 000 bornes installées à l'heure actuelle. Est-ce bien ce à quoi vous faites allusion?

[Français]

**Patrick Bonin:** Non, vous ne répondez pas à ma question. Vous faites partie du réseau de recharge Ionna, car General Motors et Stellantis sont vos membres. Ils se sont engagés à installer 30 000 bornes de recharge rapide en Amérique du Nord d'ici 2030.

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, c'est ça. Vous parlez du réseau de recharge Ionna.

Je n'ai pas ce chiffre en main, mais je peux le communiquer au Comité plus tard.

[Français]

**Patrick Bonin:** Combien y en a-t-il au Canada?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Au moment de l'annonce, le nombre total de bornes s'élevait à 30 000 pour l'Amérique du Nord, dont 10 % étaient prévus pour le Canada, mais je peux vous fournir la ventilation des chiffres actuels.

[Français]

**Patrick Bonin:** Je veux savoir combien de bornes ont été installées. Vous ne le savez pas. Y en a-t-il?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Je n'ai pas ce chiffre en main aujourd'hui.

Il faudrait que j'interroge les entreprises qui font partie de ce réseau pour savoir combien de bornes elles ont installées.

[Français]

**Patrick Bonin:** Pourriez-vous nous transmettre ce nombre par écrit? On m'a dit qu'il n'y en avait aucune. Est-ce possible?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Je peux vérifier.

[Français]

**Patrick Bonin:** Est-ce possible?

● (1140)

[Traduction]

**Brian Kingston:** Est-ce possible? Je ne sais pas. Il faudrait que je pose la question à cette entreprise.

[Français]

**Patrick Bonin:** Vous ne le savez pas. Vous êtes préoccupé par les bornes de recharge, mais vous ne le savez pas. D'accord.

Vous nous parlez de réduction des émissions de gaz à effet de serre et vous dites que la réglementation en place fait le travail. Toutefois, on voit que, aux États-Unis, M. Trump veut abolir les normes d'émissions pour les véhicules légers.

À votre avis, devrions-nous suivre M. Trump et faire comme lui ou garder des normes plus ambitieuses pour les véhicules légers?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Non, je ne pense pas que nous devrions suivre l'exemple des États-Unis en ce qui concerne l'agence américaine de protection de l'environnement.

Dans le passé, le Canada a toujours harmonisé par défaut ses normes d'émissions avec celles des États-Unis en raison de la nature intégrée de l'industrie. Cependant, lorsque le gouvernement fédéral a adopté la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, il a supprimé ce qu'on appelait l'incorporation par renvoi, qui permettait une harmonisation automatique. Il a supprimé cette disposition, car il s'attendait à ce qu'il puisse y avoir des situations où les exigences réglementaires des deux pays divergeraient.

Le gouvernement a fait cela. Le Canada a donc la capacité d'établir ses propres objectifs en matière de GES, et nous avons fait valoir que nous devrions utiliser ce levier pour atteindre les objectifs environnementaux du gouvernement.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Kingston.

Madame Anstey, la parole est à vous pendant cinq minutes.

**Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC):** Je remercie les témoins de leur participation à la séance d'aujourd'hui.

Messieurs Reuss et Bernard, plusieurs rapports ont été rédigés, et je me demandais si vous pourriez les présenter au Comité. Je les ai lus, et j'estime qu'ils pourraient être utiles.

Monsieur Kingston, je voudrais commencer par vous interroger.

Le gouvernement libéral a suspendu l'obligation relative aux véhicules électriques pendant l'année 2026, en invoquant les défis du marché et les pressions exercées par l'industrie. Selon vous, que révèle cette suspension quant à la faisabilité globale de l'approche du gouvernement?

**Brian Kingston:** Je pense que cette suspension indique que le gouvernement reconnaît que cette réglementation ne fonctionne pas et que les cibles sont irréalisables.

Nous étions en bonne voie d'atteindre 9,7 % de ventes cette année, mais pour atteindre la cible fixée pour 2026, il faudrait que les ventes augmentent de plus de 200 %. Je crois que le gouvernement a réalisé que la réglementation ne fonctionnait pas.

**Carol Anstey:** On entend souvent parler de la Norvège lorsqu'il est question d'adoption. Je voudrais vous donner l'occasion d'expliquer pourquoi ce pays est un peu atypique.

**Brian Kingston:** C'est un cas tout à fait exceptionnel, et je ne crois pas qu'il soit juste d'établir des comparaisons avec ce pays.

Comme la majorité de la population norvégienne vit dans une seule zone urbaine, c'est-à-dire celle d'Oslo, les distances à parcourir en voiture sont loin d'être comparables à celles que l'on trouve ici au Canada.

Notre pays compte 1,1 million de kilomètres de routes publiques à deux voies. Vingt pour cent de la population vit dans des collectivités rurales et dans d'importantes collectivités nordiques où les distances à parcourir en voiture sont longues et où les collectivités dépendent de l'électricité produite par des centrales au diésel. La comparaison avec la Norvège ne tient vraiment pas la route ici.

De plus, la Norvège a utilisé des revenus substantiels tirés de son industrie pétrolière et gazière pour mettre en place des subventions d'une ampleur que nous n'aurions jamais envisagée au Canada, afin d'encourager l'achat de véhicules électriques. J'estime donc que l'exemple de la Norvège n'est pas pertinent.

**Carol Anstey:** Que se passe-t-il dans d'autres grandes régions productrices d'automobiles, comme le Royaume-Uni, l'Allemagne et d'autres pays de l'Union européenne?

**Brian Kingston:** Pratiquement toutes les administrations qui ont mis en place une obligation en matière de véhicules électriques ont dû faire marche arrière, reconnaissant que cela ne fonctionnait pas. La Californie ajuste ses objectifs si souvent que cela en devient presque risible. Elle a mis en place des objectifs plus de 10 fois, mais ils ont dû être ajustés faute d'avoir été atteints. Le Royaume-Uni a renoncé à son objectif et l'Europe renonce désormais à certaines de ses cibles, car elle s'est rendu compte que ces politiques ne fonctionnent pas.

**Carol Anstey:** Merci.

Lorsque j'ai évoqué l'absence de faisabilité dans les zones rurales et isolées, on m'a souvent répondu qu'il y avait de la désinformation et que nous devions briser les mythes. Je voudrais vous donner l'occasion de nous en dire un peu plus à ce sujet. Est-ce que les habitants des zones rurales sont mal informés, ou est-ce que ces exigences les touchent de manière disproportionnée et négative?

**Brian Kingston:** Ces exigences les touchent de manière disproportionnée et négative. C'est ce qu'a déclaré Environnement Canada. Le problème est le suivant: lorsqu'un consommateur achète un véhicule, il l'achète en fonction de la capacité qu'il aura de répondre à tous ses besoins. Bien qu'il soit vrai que la distance moyenne parcourue par les Canadiens n'est que de 40 ou 50 kilo-

mètres par jour, si, deux fois par an, ils leur arrivent de faire 1 200 kilomètres — ce qui est tout à fait normal pour de nombreuses familles canadiennes —, ils vont vouloir un véhicule qui est en mesure de répondre à tous ces besoins. C'est le problème auquel nous sommes confrontés.

Les premiers acheteurs ont acheté leurs véhicules électriques. On a vu beaucoup de gens dans les zones urbaines, en particulier dans les quartiers plus aisés, qui achetaient un véhicule électrique comme deuxième ou troisième véhicule. Nous avons satisfait cette partie du marché. Nous passons maintenant à l'adoption par le marché de masse: un ménage avec deux enfants, un budget maximal de 40 000 dollars et des ramifications familiales à l'échelle de la province. Le fait d'essayer de convaincre ces personnes d'acheter un véhicule électrique avec une autonomie de 450 kilomètres est très difficile à ce stade-ci.

Nous y arriverons. La technologie s'améliorera, mais cela reste difficile à vendre. Si le gouvernement l'impose, il y aura de la résistance, et ce n'est pas ce que nous voulons pour cette technologie.

• (1145)

**Carol Anstey:** Merci.

De plus, pour atteindre l'objectif de 2030, les ventes de véhicules électriques devront augmenter de 45 % chaque année. Voyez-vous des signes indiquant qu'un tel taux de croissance est réalisable?

**Brian Kingston:** Ce n'est pas possible. La seule façon d'y parvenir serait de mettre en place de très importantes subventions gouvernementales à l'achat, mais cela coûterait très cher au trésor public.

**Carol Anstey:** Une analyse publiée dans la *Revue canadienne d'économie* indique que les objectifs en matière de véhicules électriques dépassent la parité des coûts et la demande des consommateurs. La revue précise que cela pourrait provoquer l'effondrement du secteur canadien de la construction automobile et la perte subséquente de plus de 100 000 emplois. Dans quelle mesure les Canadiens devraient-ils s'inquiéter de ce risque?

**Brian Kingston:** Ils devraient s'en inquiéter sérieusement. Cette industrie est d'une importance cruciale pour l'économie canadienne.

La seule étude qui ait été réalisée — une analyse jugée par des pairs et publiée dans la *Revue canadienne d'économie* — a montré que les cibles relatives aux véhicules électriques allaient effectivement détruire, c'est le terme qui est utilisé, l'industrie automobile canadienne. Compte tenu de la pression énorme que les droits de douane américains exercent sur nous en ce moment, c'est la dernière chose dont le secteur a besoin.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Grant, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Wade Grant:** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

Je suis heureux de vous revoir, monsieur Kingston. Je commencerai par vous.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez dit que vous n'avez jamais appuyé la norme de disponibilité des véhicules électriques. Pourriez-vous nous en dire plus sur la façon dont vous proposez aux constructeurs automobiles canadiens de faire face à la concurrence dans ce secteur de l'automobile en pleine transformation qui est le nôtre?

**Brian Kingston:** Tout d'abord, je dirais que le gouvernement fédéral a travaillé en étroite collaboration avec le secteur pour l'aider à passer à l'électrification des véhicules. Nous avons procédé au plus important réinvestissement de l'histoire de cette industrie: 46 milliards de dollars de nouveaux investissements entre 2020 et aujourd'hui, y compris de très importants investissements dans la production de batteries, ainsi que dans l'extraction de minéraux essentiels et la conversion des installations à l'électrification.

Le problème qui se pose à nous maintenant, c'est que la demande en véhicules électriques n'a pas suivi les prévisions initiales très optimistes que nous avions tous concernant le rythme d'adoption. Il y a eu des succès notables, mais nous devons nous adapter au marché, et le marché nous dit que présentement, les Canadiens ne veulent pas de véhicules électriques au rythme dicté par le gouvernement.

**Wade Grant:** Pouvez-vous expliquer comment nous, en tant que gouvernement, pouvons garantir qu'il y ait une approche coordonnée pour l'adoption des véhicules électriques, qui fonctionnerait dans l'ensemble du secteur automobile?

**Brian Kingston:** Tout d'abord, j'aimerais beaucoup qu'il n'y ait qu'une seule réglementation. Je sais que nous parlons beaucoup — en particulier avec les défis que nous devons relever sur le plan économique — de l'édification d'un Canada fort et de la suppression des barrières commerciales interprovinciales. Il serait extrêmement utile pour l'industrie automobile que les constructeurs n'aient pas à se conformer à quatre réglementations, comme c'est le cas à l'heure actuelle: il y a les exigences du Québec, celles de la Colombie-Britannique, celles du gouvernement fédéral et les normes relatives aux émissions de gaz à effet de serre.

Il faudrait que tout le monde s'entende sur un seul instrument réglementaire et, idéalement, ce devrait être celui sur les GES, qui n'est pas lié à la technologie. Cela renforcerait le secteur et aiderait le gouvernement à atteindre ses propres objectifs environnementaux.

**Wade Grant:** Je vais m'adresser à vous, monsieur Reuss, du côté des concessionnaires, et vous poser la même question. En tant que gouvernement, comment pouvons-nous garantir qu'il y ait une approche coordonnée pour l'adoption des véhicules électriques au Canada?

**Tim Reuss:** Il serait certainement utile d'adopter une approche qui serait indépendante de la technologie. Encore une fois, le véhicule électrique ne pourra pas répondre à tous les besoins et à la situation particulière de toutes les collectivités. Cependant, un système hybride rechargeable ou d'autres possibilités auxquelles les constructeurs n'ont même pas pensé — comme les piles à hydrogène — pourraient tous faire partie de la solution à venir. Malheureusement, les objectifs au sujet des véhicules électriques ne concernent qu'une seule technologie. Si nous avions une seule demande à formuler, ce serait de rendre ces exigences aussi neutres que possible sur le plan technologique.

Je vais vous donner un exemple qui pourrait vous surprendre. Souvent, les partisans des exigences nous disent que c'est ce qu'il a fallu faire avec les ceintures de sécurité. Eh bien, il faut savoir que vous n'avez pas rendu les ceintures de sécurité obligatoires; vous avez rendu obligatoire le fait qu'en cas d'accident, les personnes doivent être maintenues ou retenues dans leur position dans un véhicule. C'était une façon de protéger les personnes. Or, vous n'avez pas imposé au départ qu'elles soient fabriquées en polymère avec un certain type de boucle.

Ensuite, l'industrie s'est mise à innover. Les ceintures de sécurité sont maintenant munies de prétendeurs et d'autres dispositifs de ce type. Soit dit en passant, vous n'avez pas prescrit quelque chose qui pouvait rétrécir de 40 % en hiver. Cela aurait fait en sorte que si je mangeais trop, la ceinture de sécurité ne serait peut-être plus adaptée et elle m'empêcherait de rentrer chez moi après un dîner copieux. C'est de cela que nous parlons. La neutralité à l'égard de la technologie serait probablement la chose la plus importante à retenir à cet égard.

**Wade Grant:** Merci.

Monsieur Reuss, cette année, la Corporation des associations de détaillants automobiles a demandé au Canada d'adopter les normes de sécurité automobile européennes, coréennes et japonaises afin d'aider les concessionnaires à garantir aux Canadiens l'accès à une large gamme de véhicules abordables.

Pourriez-vous nous expliquer en quoi le fait d'autoriser les importations en provenance de ces marchés contribuera à faire en sorte que les Canadiens aient un plus grand choix à long terme sur le marché des véhicules électriques?

• (1150)

**Tim Reuss:** Il existe actuellement certains véhicules disponibles sur ces marchés. Encore une fois, nous ne parlons que de ces trois entités administratives que sont l'Europe, le Japon et la Corée du Sud, avec lesquelles le Canada a conclu des accords de libre-échange. Les entreprises canadiennes aimeraient importer ces véhicules au Canada. Les concessionnaires aimeraient les vendre, et les consommateurs canadiens aimeraient les acheter. Cependant, ce sont des véhicules dont les Américains ne veulent pas.

À l'heure actuelle, nos normes en matière d'émissions et de sécurité sont alignées sur celles des États-Unis et sur celles-là uniquement. Nous ne disons pas qu'il faut s'en éloigner, mais nous devrions nous ouvrir davantage pour accepter, dans une certaine mesure, les véhicules en provenance de ces trois pays. Si un véhicule est jugé suffisamment sûr sur le plan environnemental, c'est très bien, mais s'il peut rouler à 200 km/h sur une autoroute allemande, il devrait être assez sécuritaire pour nos routes à nous.

**Wade Grant:** Je crois qu'il me reste quelques secondes.

Très rapidement, monsieur Kingston, quel type d'infrastructure l'Association canadienne des constructeurs de véhicules considère-t-elle comme étant appropriée pour soutenir la transition vers les véhicules électriques?

**Brian Kingston:** Je renvoie à l'évaluation de Ressources naturelles Canada. En ce qui concerne les infrastructures publiques, 400 000 bornes de recharge publiques seraient nécessaires d'ici 2035. Dans la sphère privée, il faudrait prévoir l'installation de 11 millions de bornes de recharge à domicile. C'est là le grand défi, car 30 % des Canadiens vivent dans des immeubles résidentiels à logements multiples. Il est très difficile de fournir un chargeur à domicile à ces personnes, mais c'est là-dessus que nous devons nous concentrer, car les avantages d'un véhicule électrique n'existent vraiment que si l'on a la possibilité de le recharger chez soi pendant la nuit.

**Le président:** Merci, monsieur Kingston.

Merci, monsieur Grant.

[Français]

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

**Patrick Bonin:** Monsieur Bernard, tantôt, vous avez parlé de pourcentage de vente de véhicules électriques. Il y a eu une baisse des ventes de véhicules électriques en 2025. Selon vous, cette baisse est-elle, entre autres, due au fait que le gouvernement a retiré les incitatifs offerts à l'achat de véhicules électriques?

Or le gouvernement a dit qu'il allait remettre ces incitatifs, mais il ne l'a pas fait. Il y a sans doute des gens qui attendent que les incitatifs reviennent. Croyez-vous que cela a eu une influence sur la vente des véhicules électriques?

**Charles Bernard:** De toute évidence, l'incertitude a un rôle à jouer dans les décisions du consommateur. Les statistiques que j'ai présentées montrent aussi l'écart entre les mois qui ont mené à la fin de l'année 2024, alors qu'on croyait que les incitatifs allaient être abolis.

Il n'y a aucun doute que les incitatifs jouent un rôle dans la demande qui n'est pas en lien avec la norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

L'incertitude du côté des incitatifs reporte-t-elle la demande de véhicules électriques? Je pense que c'est un argument légitime. Il y en a un autre: même avec des incitatifs et des taux de vente très élevés — le Québec en est un bel exemple —, on est encore très loin des cibles.

La cible au Québec est très élevée et la cible au Canada...

**Patrick Bonin:** Excusez-moi de vous interrompre.

Vous dites que nous sommes encore très loin des cibles. Tantôt, vous parliez de la cible de 20 % pour 2026. L'année passée, au Québec, quel était le pourcentage de vente de véhicules neufs électriques?

**Charles Bernard:** À la fin de 2024, c'était 40 %; avant, c'était 32 %. Par contre, pour ce qui est des deux quarts dont j'ai parlé et qui étaient associés à la fin annoncée des incitatifs, c'était 23 % et 26,2 %.

**Patrick Bonin:** Donc, pour l'année au complet, c'était combien l'an passé?

**Charles Bernard:** L'année passée, c'était 21 %.

**Patrick Bonin:** Je ne comprends pas. La cible pour 2026, c'est 20 %, n'est-ce pas?

**Charles Bernard:** Oui, c'est exact.

**Patrick Bonin:** Vous me dites que l'année passée, au Québec, les ventes...

**Charles Bernard:** C'est la cible fédérale, monsieur Bonin.

**Patrick Bonin:** Je sais, mais je vous parle justement de la cible fédérale.

Vous me dites qu'elle n'est pas atteignable, que c'est irréalisable, qu'on n'est pas en voie de l'atteindre.

Vous êtes en train de me dire que, l'année passée au Québec, on a vendu plus de 20 % de véhicules neufs électriques.

**Charles Bernard:** Oui.

**Patrick Bonin:** Je ne comprends pas pourquoi vous me dites que la cible n'est pas atteignable, qu'on n'est pas sur la bonne voie, que

ça ne fonctionne pas alors que, l'année passée, on avait déjà atteint cette cible au Québec.

**Charles Bernard:** Vous parlez d'une province. Je suis d'accord pour dire qu'elle avait atteint la cible, mais...

**Patrick Bonin:** Oui...

**Charles Bernard:** ... il est important de mentionner que les manufacturiers, quand ils regardent leurs résultats à la fin de l'année, ils n'ont pas ceux du Québec. Il y avait autant de pression sur les manufacturiers au Québec, parce que la cible provinciale était de 32 %.

Je dirais oui, si on isole le Québec...

**Patrick Bonin:** Je comprends, mais on parle de cibles aussi. Il y a de la flexibilité dans la cible, n'est-ce pas?

**Charles Bernard:** Oui.

**Patrick Bonin:** Il y a la possibilité d'acheter des crédits...

**Charles Bernard:** Oui.

**Patrick Bonin:** ... et d'investir de l'argent dans les bornes.

Des véhicules des années antérieures qui ont été vendus sont utilisables pour l'année de référence, n'est-ce pas?

**Charles Bernard:** Oui.

**Patrick Bonin:** D'accord.

**Le président:** Veuillez donner une réponse brève.

**Charles Bernard:** Des études montrent aussi qu'avec ce calcul des crédits, on n'aurait pas atteint les cibles du fédéral et qu'on risquait d'avoir un manque de 400 000 véhicules dans l'inventaire au Canada. Je ne parle pas du Québec, je parle du fédéral. Je ne sais pas si cela aurait été le cas à Joliette ou à Rimouski. Toutefois, cela a une incidence au Canada, soit 400 000 unités de moins, ce qui a des répercussions sur le prix et sur les choix des consommateurs.

**Le président:** Merci, monsieur Bernard.

Je voudrais juste informer les témoins qu'ils peuvent toujours communiquer avec le Comité par écrit. S'ils n'ont pas eu la chance de compléter leurs réponses ou s'ils veulent ajouter des commentaires, ils peuvent toujours les envoyer par écrit au greffier. Tout ajout est toujours le bienvenu.

[Traduction]

Monsieur Leslie, vous avez la parole pour cinq minutes.

● (1155)

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

Pour compléter cela — et je m'adresse tout particulièrement à M. Gessaroli —, pourriez-vous nous fournir l'ensemble des données que vous nous avez présentées sur la répartition inéquitable des personnes à faible revenu et des populations rurales? Je pense que c'est la continuation de politiques qui, malheureusement, nous compliquent la vie dans ce pays.

Je voudrais maintenant donner la parole à M. Reuss.

Comme vous l'avez mentionné, les concessionnaires automobiles tirent la sonnette d'alarme depuis un certain temps déjà au sujet de l'inefficacité de ces obligations relatives aux véhicules électriques. Vous avez été ignorés pendant longtemps. Nous en sommes maintenant à un point où personne ne sait vraiment ce qui va se passer.

Pouvez-vous nous brosser un portrait du degré de frustration que vous avez pu constater chez les concessionnaires?

**Tim Reuss:** Je qualifierais cela de profonde inquiétude, car ils ont déjà fait les investissements nécessaires à cet égard. Plus de 3,4 milliards de dollars ont été dépensés par l'ensemble de nos membres. Aujourd'hui, ils ne vendent pas autant de véhicules qu'ils le pensaient et que les constructeurs le pensaient. Cette constatation les inquiète au plus haut point. Ajoutez à cela les présentes préoccupations des concessionnaires et de l'industrie concernant l'environnement commercial, et vous pouvez vous imaginer ce que vivent nos membres.

Nos membres sont des petites, moyennes et grandes entreprises qui, dans certains cas, ne comptent pas plus de 40 employés sur leur site. Ils ignorent s'ils pourront tenir le coup si certains véhicules sont retirés du marché en raison des droits de douane imposés par Trump. Ils n'arrivent pas à vendre des véhicules électriques au même rythme qu'auparavant.

Les investissements réalisés sont des fonds irrécupérables. Ce qui est fait est fait. Cela concerne les infrastructures de recharge, la formation et les élévateurs spéciaux pour les véhicules. D'ailleurs, chaque concessionnaire a besoin d'un chariot élévateur pour pouvoir retirer une batterie en cas de besoin. Ce sont des choses de cette nature qui ne sont probablement pas prises en compte.

Nos membres sont les premiers à avoir une bonne idée de ce qui se passe sur le marché, car ce sont eux qui possèdent les véhicules. S'ils ne parviennent pas à les vendre, ils nous font rapidement part des raisons de ces méventes et de ce que leur disent les clients.

Y a-t-il un intérêt pour les véhicules électriques? Oui, absolument. Les véhicules électriques feront-ils partie de la solution? Ils en seront certainement une partie croissante, mais certainement pas au rythme actuellement prévu dans les normes.

**Branden Leslie:** Je vais donner la parole à M. Bernard pour qu'il commente d'un point de vue économique et poursuive ce que vous venez de dire.

Pensez-vous que la réglementation fixant des exigences pour les véhicules électriques est le moyen le plus efficace de convaincre les gens d'acheter un véhicule électrique?

**Charles Bernard:** La réponse est non. Je ne pense pas que ce soit un outil destiné à convaincre les gens d'acheter des véhicules électriques. Il s'agit d'un programme et d'un outil axés sur l'offre. Nous pourrions avoir une bonne discussion sur la manière dont il a rempli son rôle, par exemple pour nos concessionnaires qui ont investi plus de 3 milliards de dollars dans les infrastructures, mais il s'agit d'un outil axé sur l'offre, alors que le problème se situe désormais du côté de la demande.

Non, ce n'est pas un excellent outil de persuasion. Je dirais même tout le contraire. Je pense que c'est un outil destiné à l'offre, mais qui se fonde sur de grands espoirs du côté de la demande.

**Branden Leslie:** On entend sans cesse dire que cela va diversifier les choix. Dans le prolongement de cette idée, quelles politiques permettraient, selon vous, de diversifier réellement le choix pour les consommateurs?

**Charles Bernard:** Je vais commencer, puis je céderai la parole à M. Reuss.

Ce n'est pas une politique qui va diversifier les choix. Elle va en fait les limiter considérablement.

**Tim Reuss:** Avec une réglementation neutre sur le plan technologique, vous aurez plus de choix, car les entreprises se feront concurrence pour ce marché et innoveront davantage dans ce domaine qu'elles ne le font aujourd'hui. À l'heure actuelle, tout le monde se concentre sur un seul élément de l'équation.

Regardez le chemin parcouru par les véhicules hybrides au cours des deux dernières années pour en arriver aux véhicules rechargeables actuellement disponibles, mais qui n'atteignent malheureusement pas encore l'autonomie minimale de 80 kilomètres prévue par la réglementation actuelle. Ces choses vont se produire. Une fois que vous aurez une réglementation neutre sur le plan technologique et que vous imposerez simplement un résultat, vous aurez plus de concurrence et donc plus de choix.

**Branden Leslie:** Merci pour les recommandations très sensées que vous avez formulées dès le début de votre exposé sur la manière de résoudre ce problème.

Monsieur Kingston, mes prochaines questions sont pour vous.

Au cours de notre échange précédent, vous avez déclaré que les fabricants canadiens s'étaient engagés à verser plus de 1 milliard de dollars pour obtenir les crédits nécessaires à l'atteinte de l'objectif de 20 %. À votre connaissance, les entreprises canadiennes ont-elles réellement acheté des crédits à des constructeurs automobiles américains tels que Tesla, c'est-à-dire qu'ils ont non seulement pris des engagements, mais qu'ils ont aussi acheté des crédits avec de l'argent réel?

• (1200)

**Brian Kingston:** Oui, d'après ce que j'ai compris, c'est ce qu'ils ont fait.

**Branden Leslie:** Pouvez-vous répéter le montant?

**Brian Kingston:** C'est plus de 1 milliard de dollars, et si vous tenez compte du déficit des ventes entre aujourd'hui et 2030, il faudra au moins 3 milliards de dollars pour se conformer à cette réglementation.

**Branden Leslie:** D'après les chiffres que vous avez fournis, il me semble que Tesla a reçu un montant d'environ 800 millions de dollars, qui provient sûrement du Canada.

Cela dit, monsieur le président, j'aimerais proposer une motion qui, je l'espère, permettra à mon collègue du Bloc québécois et à toutes les personnes présentes de déterminer si des fonds provenant des constructeurs automobiles canadiens ont été versés à Tesla. Je propose ce qui suit :

Que le Comité demande à Tesla inc. ou à l'une de ses filiales concernées opérant au Canada (« Tesla ») de fournir les informations suivantes relatives à la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques du gouvernement du Canada: a) combien de crédits de conformité Tesla i) a déjà vendus au 31 octobre 2025, ou ii) s'est engagée à vendre à toute société au Canada (ou à toute entité commerciale apparentée); b) le revenu total associé en dollars canadiens pour chaque catégorie ci-dessus (c'est-à-dire déjà reçu par Tesla et engagé à recevoir); que ces informations soient fournies au Comité au plus tard à 16 h 00 HE le 10 décembre 2025.

Je reconnais que M. Kingston n'est pas en mesure de fournir le montant des décaissements canadiens en raison de la nature délicate des renseignements commerciaux liés au marché des crédits. Étant donné que Tesla est le seul ou l'unique constructeur à disposer d'un excédent tel qu'il pourrait être vendeur sur le marché du carbone, je pense qu'il est raisonnable de tenter de déterminer avec certitude si des centaines de millions de dollars ont effectivement quitté le pays. Je pense qu'il est juste de dire que c'est une chose si un montant d'un milliard de dollars ou plus a été engagé, mais c'en est une autre de le faire à un moment où nos constructeurs automobiles nationaux traversent une crise de liquidité et où l'environnement commercial international avec les États-Unis traverse une période difficile. Je ne sais pas si Tesla fera preuve de transparence. Manifestement, le montant global se trouve déjà dans les divulgations financières de l'entreprise, et j'espère donc que ses représentants seront disposés à coopérer.

À titre d'information pour mon collègue, M. Bonin, c'est Tesla qui détient ces renseignements. J'espère donc obtenir le soutien nécessaire pour découvrir, non pas nécessairement qui dit la vérité, mais s'il y a réellement eu une sortie de fonds.

J'espère pouvoir obtenir le soutien de tous mes collègues pour demander les renseignements nécessaires à Tesla, afin de déterminer si des entreprises canadiennes, à un moment où elles ont besoin de capitaux, ont été contraintes, en raison de ce stratagème, d'acheter des crédits de conformité à un constructeur automobile américain, très probablement Tesla, d'après les renseignements financiers qui ont été divulgués.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Leslie.

Avant de donner la parole à M. St-Pierre, j'aimerais demander aux membres du Comité s'ils acceptent de libérer les témoins, afin que nous puissions examiner la motion proposée.

**Eric St-Pierre (Honoré-Mercier, Lib.):** J'invoque le Règlement à ce sujet.

Je respecte la motion du député et j'aimerais beaucoup en débattre, mais j'allais demander si nous pouvions poursuivre les séries de questions aux témoins. Il me reste environ cinq minutes pour poser des questions, et il reste environ deux minutes et demie à mon collègue.

Je propose donc de poursuivre la discussion avec les témoins, puis de traiter ensuite votre motion, si tout le monde est d'accord.

**Le président:** Y a-t-il consentement unanime pour cette proposition? J'ai besoin du consentement unanime pour la mettre en œuvre.

**Branden Leslie:** Je suis curieux. Nous pourrions peut-être mener un sondage rapide.

Est-ce qu'on souhaite faire cette demande? Je pense qu'il s'agit simplement de renseignements accessibles. J'aimerais savoir si mon collègue du Bloc et mes collègues libéraux seraient d'accord pour adopter rapidement la motion et revenir ensuite aux témoins. Au bout du compte, le comité de l'environnement demanderait simplement à Tesla et à ses filiales de fournir les renseignements que j'ai décrits dans la motion, ce qui permettrait de clarifier la situation pour tous les Canadiens et certainement pour notre comité, après la discussion animée qui a eu lieu entre l'un de mes collègues et l'un des témoins au sujet de ces renseignements.

Une seule entreprise dispose de ces renseignements. Si nous lui posons la question, nous pourrions obtenir la réponse et, à mon avis, régler la question une fois pour toutes.

Je propose donc de procéder rapidement au vote, d'adopter la motion et de passer à autre chose.

[Français]

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

[Traduction]

**Eric St-Pierre:** Je propose d'accorder sept minutes aux témoins, de les remercier de leur temps et de les laisser partir, et de consacrer ensuite une heure aux travaux du Comité pour discuter de la motion. Nous aurions aussi besoin de quelques minutes pour lire la motion.

Je pense qu'il est raisonnable de demander sept autres minutes avec les témoins.

**Branden Leslie:** J'aimerais traiter la motion.

**Le président:** Je pense qu'il serait approprié...

**Branden Leslie:** Je suis désolé de vous interrompre, monsieur le président, mais je crois qu'on a distribué la motion. Si elle pouvait être distribuée maintenant, votre bureau...

**Le président:** Nous n'avons la motion qu'en anglais et nous devrons donc suspendre la séance, afin que le greffier puisse la traduire en français et en fournir un exemplaire dans cette langue à M. Bonin.

Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

• (1205)

**Eric St-Pierre:** Puis-je demander un exemplaire imprimé de la motion dans les deux langues?

Je vous remercie.

**Le président:** Oui, c'est ce que nous nous efforçons de faire.

La séance est suspendue.

• (1205)

(Pause)

• (1215)

• (1220)

**Le président:** La séance reprend.

Le greffier m'informe qu'il y a un problème technique avec l'imprimante. Malheureusement, si vous avez vraiment besoin d'un exemplaire papier, nous devons suspendre la séance pour qu'il aille le chercher.

**Branden Leslie:** Monsieur le président, pendant que nous attendons, serait-il possible de terminer la deuxième moitié de la série de questions comme l'a demandé M. St-Pierre? Je crois que mon collègue du Bloc aurait une partie de ce temps. Si nous ne suspendons pas la séance, nous pourrions passer directement, sans faire de pause, au débat sur la motion que j'ai présentée.

Je crains que nous ne fassions automatiquement une pause avant la deuxième heure, mais j'aimerais beaucoup que le Comité convienne de poursuivre le débat sur la motion au sujet de Tesla immédiatement après le départ des témoins, une fois que nous aurons terminé les séries de questions qui restent.

Est-ce que tout le monde serait d'accord?



**Eric St-Pierre:** C'est exactement ce que j'ai proposé plus tôt, et je suis donc heureux de constater que vous avez eu une épiphanie. Je suis heureux d'accepter cette proposition en toute bonne foi. Je vous remercie.

**Le président:** Nous reprenons le débat.

Monsieur Leslie, vous avez la parole pour quelques secondes.

• (1225)

**Branden Leslie:** Je remercie tout le monde d'être ici et d'aborder, dans une perspective rationnelle, cette question importante pour les Canadiens.

**Le président:** Vous avez encore quelques secondes, mais vous pouvez faire ce que vous voulez.

[Français]

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

[Traduction]

**Eric St-Pierre:** Monsieur Reuss, je trouve intéressant que vous parliez de choix. On a parlé plus tôt des ceintures de sécurité. C'est intéressant, car au départ, les constructeurs automobiles étaient contre les ceintures de sécurité, en faisant également valoir la question du choix. Je trouve intéressante la comparaison avec les ceintures de sécurité.

[Français]

Monsieur Bernard, parmi vos membres, les ventes de véhicules électriques chez les détaillants de Ford et GM à Saint-Hyacinthe, une belle communauté du Québec, ont représenté entre 34 et 40 % des ventes totales, jusqu'à aujourd'hui, malgré l'absence de rabais du fédéral.

Quelle est votre réaction à la suppression possible de ce règlement?

**Charles Bernard:** Je vous remercie.

C'est une bonne question, à laquelle je répondrais deux choses.

Premièrement, les chiffres sont extrêmement encourageants, ce qui montre une volonté quand même montante du consommateur et une volonté des concessionnaires d'être présents dans le marché. Il y a eu une augmentation de ces chiffres à cause de l'annonce du retrait des subventions. On peut voir que, au début de 2025, les chiffres étaient beaucoup plus bas.

Nous avons fait un sondage cette semaine. Nous avons posé des questions à près de 600 membres concessionnaires. Parmi les 250 membres du Québec qui ont répondu, 74 % étaient en faveur d'un retrait du mandat sur les ventes de véhicules électriques. De plus, 68 % d'entre eux ont constaté une baisse de forte à extrêmement forte de la demande de ces véhicules.

Est-ce que ça veut dire qu'ils se retirent du marché? Ce n'est pas le cas, au contraire, mais c'est significatif. Je pense que ça revient un peu à ce que je disais lors de ma discussion, qui était bien intéressante, avec M. Bonin. Des chiffres montrant une tendance positive ne veulent pas dire que les gens qui participent à la vente de ces véhicules considèrent que cette politique est efficace.

**Eric St-Pierre:** Merci beaucoup, monsieur Bernard.

[Traduction]

Monsieur Gessaroli, vous avez déjà déclaré que le Canada devrait prendre les mesures suivantes:

Il faut se défaire de la mainmise du gouvernement, qui impose des taxes excessives et applique des réglementations inefficaces et inopérantes. Il faut éliminer tout cela et encourager la concurrence sur le marché. Avec le temps, nous verrons que les Canadiens peuvent être très innovants et très compétitifs et que nous pouvons nous débrouiller seuls. Nous pouvons tirer notre épingle du jeu.

Pensez-vous que nous devrions encourager la concurrence sur le marché?

**Jerome Gessaroli:** Oui, je pense que nous devrions encourager la concurrence sur le marché.

**Eric St-Pierre:** Que pensez-vous des droits de douane actuellement imposés sur les véhicules électriques en provenance de la Chine?

**Jerome Gessaroli:** Les droits de douane sur les véhicules électriques en provenance de la Chine sont attribuables à des facteurs géopolitiques et stratégiques très importants. D'une certaine manière, la sécurité l'emporte toujours sur l'économie. Un débat approfondi devrait avoir lieu sur la meilleure façon de gérer cette situation.

**Eric St-Pierre:** Les véhicules électriques en provenance de la Chine devraient-ils se retrouver sur le marché?

**Jerome Gessaroli:** À ce moment-ci, je ne suis pas vraiment prêt à donner une réponse catégorique dans un sens ou dans l'autre.

En principe, oui, la concurrence est une très bonne chose, mais la concurrence comme une fin en soi, si elle interfère avec les intérêts en matière de sécurité du pays... Il faudrait accorder la priorité à la sécurité.

**Eric St-Pierre:** Monsieur Kingston, nous avons abordé la question du choix. Devrions-nous avoir plus de choix? Que pensez-vous d'autoriser les véhicules électriques en provenance de la Chine sur le marché?

**Brian Kingston:** J'opposerais un refus catégorique pour trois raisons.

Tout d'abord, nous avons adopté cette position politique parce que nous devons suivre les Américains, qui ont imposé des droits de douane sur les véhicules électriques en provenance de la Chine. Nous menons actuellement des négociations très délicates avec les Américains au sujet du renouvellement de notre accord commercial. Si nous adoptons une position différente à l'égard de la Chine, notre accord commercial nord-américain sera menacé, ce qui représente un risque beaucoup plus important pour l'économie canadienne.

Deuxièmement, ce n'est pas une lutte équitable. Le gouvernement chinois, qui est très centralisé, a accordé 230 milliards de dollars américains en subventions directes. La Chine a donc adopté une stratégie d'expansion, de dumping et de destruction. Elle accroît sa capacité nationale, déverse ses capacités excédentaires à l'échelle mondiale et détruit ensuite les industries d'autres pays. C'est ce qu'elle a fait avec les panneaux solaires et l'acier, et elle tente maintenant de le faire avec les voitures.

Enfin, le gouvernement fédéral a interdit l'application TikTok, en invoquant des raisons de sécurité. Pourquoi permettrait-on aux gens de conduire des véhicules équipés de caméras et de capteurs pouvant être contrôlés depuis Pékin quand on interdit déjà l'utilisation d'une plateforme de médias sociaux pour les mêmes raisons?

• (1230)

**Eric St-Pierre:** Monsieur Kingston, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules compte environ trois membres, soit GM, Ford et Stellantis, anciennement Chrysler. En 2009, les gouvernements américain, ontarien et canadien, sous le gouvernement Harper, ont versé plus de 13 milliards de dollars pour renflouer les deux constructeurs automobiles.

Je serai très bref. Devons-nous comprendre qu'il s'agissait d'une sorte d'intervention sur le marché et devrions-nous rembourser cette aide? Le secteur devrait-il rembourser ces prêts?

**Le président:** Veuillez donner une réponse très courte.

**Brian Kingston:** Les entreprises ont remboursé ces prêts, et nous prospérons aujourd'hui grâce au soutien que le Canada a fourni à l'industrie pendant une période difficile.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Kingston.

[Français]

Merci, monsieur St-Pierre.

Monsieur Bonin, vous avez la parole pour deux minutes et demie. Comme nous avons eu un petit retard, je vais vous attribuer un peu plus de temps pour vous permettre de poursuivre vos questions.

**Patrick Bonin:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Kingston, selon vous, si on enlève la norme sur les véhicules électriques, cela compromet-il l'atteinte de la cible de réduction des gaz à effet de serre du Canada?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Non, car d'autres règlements sont déjà en vigueur.

[Français]

**Patrick Bonin:** Non? D'accord.

Le directeur parlementaire du budget dit, dans son dernier rapport, que la suspension de la norme, seulement pour 2026, fait reculer le Canada; que l'écart entre ce vers quoi se dirigent le Canada et la cible est encore plus grand en raison de la suspension de la norme pour 2026. Qu'en pensez-vous?

Considérez-vous qu'il n'a pas raison de dire ça?

[Traduction]

**Brian Kingston:** Oui, je pense que c'est incorrect, car il est évident que nous n'atteindrons aucun des objectifs fixés dans le cadre des obligations relatives aux véhicules électriques. L'objectif lui-même n'a aucun effet si les entreprises ne peuvent pas l'atteindre parce que la demande est insuffisante.

[Français]

**Patrick Bonin:** Vous dites que ce que dit le directeur parlementaire du budget est faux. Lorsqu'il dit que le Canada recule par rapport à la cible en suspendant la norme pour 2026, vous dites qu'il est dans les patates. Est-ce bien cela?

[Traduction]

**Brian Kingston:** J'ai dit que certaines des hypothèses formulées dans le rapport sont incorrectes, et nous avons des problèmes avec...

[Français]

**Patrick Bonin:** D'accord. C'est intéressant. Pourriez-vous nous soumettre quelque chose par écrit pour nous expliquer plus en dé-

tail en quoi le rapport du directeur parlementaire du budget est incorrect?

Je me tourne maintenant vers M. Bernard.

Monsieur Bernard, j'aimerais reparler du prix des véhicules. Des gens qui sont venus ici nous ont dit que la norme zéro émission permettrait justement d'assurer qu'il y a davantage de véhicules et que ça contribue à diminuer le prix des véhicules, et nous l'avons vu. Les chiffres que j'ai vus montrent 43 % d'augmentation du prix des véhicules neufs entre 2019 et 2025. Cette augmentation s'est produite avant la norme zéro émission.

Or, vous nous dites que la norme zéro émission ne permettrait pas d'avoir plus de véhicules abordables, moins chers, au Canada. Est-ce bien cela?

**Charles Bernard:** Oui, c'est ce que je dirais.

La plupart des études ont démontré que, à cause de son système de contraintes que vous avez énoncé tantôt et dans lequel il est difficile de naviguer, la norme va faire que plusieurs de ces compagnies vont devoir restreindre la quantité totale de véhicules qu'elles envoient au Canada, qu'ils soient électriques ou non. En restreignant l'offre de véhicules, peu importe la technologie qui est choisie, moins d'offres dans un marché où il y a une demande constante va faire en sorte que le prix va augmenter. De plus, il est clair...

**Patrick Bonin:** Je vous arrête ici, juste pour essayer de comprendre.

Moi, je comprends le contraire de ce que vous dites. Lorsqu'on force les compagnies à avoir plus de véhicules électriques, il y a un plus grand choix de véhicules électriques. C'est ce qu'on voit en Europe.

Pourquoi dites-vous qu'il y aurait moins de choix? On nous dit que c'est le contraire. On voit que c'est le contraire. Dans les marchés en Europe où une telle obligation existe, il y a plus de véhicules, plus de petits véhicules, plus de véhicules abordables.

Or vous me dites que s'il y avait une loi sur une norme zéro émission, il y aurait moins de choix.

**Charles Bernard:** Les petits véhicules que vous mentionnez, ce ne sont pas les véhicules que recherchent les consommateurs au Canada, de manière générale.

Si les compagnies doivent envoyer moins de véhicules pour atteindre les cibles, elles n'envoieront pas les véhicules qui font plaisir à une minorité située au cœur de Montréal ou au cœur de Toronto. Elles vont envoyer les véhicules qui se vendent bien. Si elles vendent des véhicules qui se vendent bien à haute échelle, elles font des économies d'échelle. L'aspect économique est plus intelligent et le prix est plus intelligent pour le consommateur.

En réduisant le stock, ce qui sera envoyé au Canada va correspondre à ce que la demande, de manière générale, recherche au Canada, pas seulement au Québec, et ce sont des véhicules plus grands, qui génèrent plus d'émissions, et des camionnettes ou des véhicules plus lourds.

**Le président:** Je vous remercie de vos réponses, monsieur Bernard.

Merci, monsieur Bonin.

• (1235)

[Traduction]

Je tiens à remercier les témoins de leurs contributions aujourd'hui.

Les témoins peuvent maintenant partir.

La séance est suspendue.

• (1235)

(Pause)

• (1240)

**Le président:** Monsieur Leslie, vous avez la parole.

**Branden Leslie:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie le personnel de soutien qui a travaillé avec diligence pour résoudre un problème informatique. Je crois que nous avons maintenant tous un exemplaire en français et en anglais, sous forme numérique et papier, de la motion que j'ai lue pour le compte rendu vers la fin de la série de questions que j'ai posées à M. Brian Kingston, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. La motion concernait plus précisément des questions que se posent, je crois, plusieurs personnes présentes — et des rumeurs, appelons-les ainsi, qui n'ont pas été confirmées — sur le fait de savoir si les constructeurs automobiles canadiens ont envoyé ou non des centaines de millions de dollars en espèces aux constructeurs automobiles américains, très probablement sur le fondement d'un critère de production d'un volume suffisamment élevé de véhicules électriques pour créer des crédits dans le cadre du système d'échange de crédits.

Une discussion a eu lieu entre mon collègue du Bloc, l'un des témoins et vous-même, monsieur le président, sur cette question précise. Compte tenu des difficultés et, à mon avis, du manque de transparence qui, bien honnêtement, existera certainement dans ce système de crédits qui a été mis au point pour tenter d'assouplir l'obligation relative aux véhicules électriques, les renseignements commerciaux de nature délicate liés au coût individuel de ces crédits sont la raison pour laquelle... C'est-à-dire les renseignements commerciaux de nature délicate et l'incapacité des fabricants de divulguer les renseignements concernés.

C'est la raison pour laquelle j'ai donné à ma motion une portée assez vaste pour différencier davantage ce que nous savons des revenus découlant des crédits de conformité de Tesla pour deux trimestres de l'année en cours, en reconnaissant qu'ils ne proviennent certainement pas tous de la partie californienne des marchés de crédits nord-américains. Le Canada y a certainement contribué, comme l'a démontré le représentant des constructeurs automobiles qui a comparu devant le Comité, et nous savons donc qu'ils ont été achetés. Compte tenu des limites de ces contrats, je pense qu'il est raisonnable de demander ces renseignements à la seule partie qui les détient et qui a la capacité de nous les fournir, selon ce que nous savons.

C'est la raison pour laquelle la motion que je propose aujourd'hui vise à demander à Tesla de nous indiquer le nombre de crédits de conformité que ce constructeur automobile avait déjà vendus à la fin du mois d'octobre dernier et qu'il s'est engagé à vendre, ainsi que le montant total en dollars canadiens pour chacune de ces catégories. Il s'agit de déterminer une fois pour toutes si, à un moment où les constructeurs automobiles canadiens traversent une crise de liquidité et où de nombreuses personnes sont touchées par une crise de l'emploi, surtout dans le Sud-Ouest de l'Ontario...

Ce secteur doit relever des défis considérables. Le gouvernement tente de prendre des mesures, mais il semble avoir mis en place des politiques contradictoires qui sèment la confusion. Ainsi, il a potentiellement envoyé des centaines de millions de dollars de liquidités indispensables à ces entreprises à un constructeur automobile américain, qui est probablement Tesla.

Dans un souci de transparence, je pense qu'il est tout à fait raisonnable que le comité de l'environnement demande ces renseignements à Tesla. Rien ne garantit que le constructeur partagera ces renseignements avec nous, mais j'espère pouvoir compter sur le soutien unanime de tous nos collègues pour apporter des éclaircissements aux Canadiens sur les résultats de cette politique et la confusion semée par la pause, ainsi que sur la question de savoir si l'industrie manufacturière a perdu ou non des centaines de millions de dollars. J'espère que cela contribuera à orienter les prochaines décisions politiques sur la question de savoir si nous devons ou non éliminer complètement l'obligation relative aux véhicules électriques pour mettre fin à l'hémorragie ou sur la question de savoir si les entreprises ont été honnêtes quant aux montants qu'elles ont déjà versés ou se sont engagées à verser aux constructeurs automobiles américains.

Cela dit, j'espère que nous pourrons, avec le soutien de tous mes collègues, procéder à un vote relativement rapide dans un souci de transparence envers les Canadiens.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vais donner la parole à M. St-Pierre dans un instant.

[Français]

Afin de tenir compte de M. Bonin, nous devons présenter toute motion dans les deux langues officielles. Par ailleurs, vous avez la possibilité d'avoir une version papier. Cela va nous éviter de retarder davantage le processus. Je vous remercie.

Monsieur St-Pierre, vous avez la parole.

• (1245)

**Eric St-Pierre:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier de cette version en français.

[Traduction]

C'est ce que je voulais également faire remarquer. Je suis heureux de constater qu'il y a une version bilingue pour mon collègue et moi.

Je vous remercie d'avoir proposé cette motion. Je pense que c'est tout à fait raisonnable. Je ne savais pas trop si vous alliez inviter Elon Musk comme témoin, mais je vois que ce n'est pas dans la motion.

Je n'ai pas grand-chose d'autre à ajouter. Je vous suis reconnaissant de cette version.

Je pense que c'est une demande raisonnable. Je vous remercie de l'avoir présentée.

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

[Français]

Monsieur Bonin, vous avez la parole.

**Patrick Bonin:** Je vous remercie de cette version française.

Je comprends que votre but est de savoir combien de crédits ont été vendus au Canada.

Dans la motion, on demande « [c]ombien de crédits de conformité Tesla [...] s'est engagé à vendre à toute société au Canada ». Je pense que ce sont les crédits vendus au Canada. Je ne sais pas si vous comprenez la subtilité. Si c'est une société au Canada qui achète des crédits aux États-Unis, ce n'est pas l'information que nous voulons avoir. Alors, je me demande si nous pourrions nous assurer de préciser cela.

On pourrait donc proposer un amendement afin de dire « Combien de crédits de conformité Tesla [...] a déjà vendus au 31 octobre 2025, au Canada »

**Le président:** Monsieur Leslie, voulez-vous répondre à cette remarque ou est-ce que vous voulez que le député présente plutôt un amendement?

[Traduction]

**Branden Leslie:** Je peux peut-être en parler avant de proposer un amendement.

Dans la première partie de la motion, je crois que c'est déjà couvert au point (ii): « [...] s'est engagé à vendre à toute société au Canada [...] ». Pour moi, la motion est explicite. Si les crédits sont vendus à un constructeur automobile américain en raison d'un manque de conformité à l'obligation californienne en vigueur... Je suis d'accord pour dire que nous n'avons pas nécessairement besoin de cette information. Je pense qu'il ne s'agit que du Canada, mais c'est pourquoi, à mon avis, les mots « à toute société au Canada » devraient englober cette idée.

Je ne pense pas qu'un amendement soit nécessaire.

[Français]

**Patrick Bonin:** Je ne suis pas convaincu.

Je veux éviter que nous obtenions des chiffres mêlés qui incluent les États-Unis et que nous ne soyons pas en mesure de savoir quel est l'effet au Canada de la loi zéro émission. Je comprends bien que vous ne voulez pas connaître les chiffres concernant l'achat de crédits d'émissions aux États-Unis par des sociétés canadiennes. Vous voulez savoir combien de crédits ont été achetés à Tesla par les entreprises au Canada en raison de la loi zéro émission au Canada.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Leslie, vous avez la parole.

**Branden Leslie:** Oui, je serais ouvert à un amendement favorable. Je pourrais en suggérer un, et quelqu'un d'autre pourrait en faire la proposition. Au milieu de la deuxième ligne du premier point, où il est écrit « combien de crédits de conformité Tesla i) a déjà vendus au 31 octobre 2025 », on pourrait ajouter les mots « aux entreprises canadiennes » ou « aux sociétés canadiennes ». Est-ce que cela apporterait la clarté que vous recherchez?

[Français]

**Patrick Bonin:** Oui. Vous parliez de la version anglaise et j'essaie de comparer la version anglaise et la version française.

**Le président:** Voulez-vous que le greffier fasse la traduction du texte? Ce serait peut-être plus facile.

**Patrick Bonin:** En fait, le point a) de la version anglaise et celui de la version française ne correspondent pas. En anglais, il y a deux points b) et en français il n'y en a qu'un seul. C'est pour cela que je suis un peu embrouillé.

**Le président:** Je comprends pourquoi vous êtes embrouillé. Avant de continuer, je vais demander au greffier de regarder ce point et de corriger le tout. Nous en reparlerons ensuite.

[Traduction]

Monsieur le greffier, vous avez un a), un b) et un autre b) dans la version anglaise, alors que la version française contient un a) et un b). Il y a donc deux points b) en anglais, mais seulement un point b) en français. Pouvez-vous modifier le texte?

Le voyez-vous?

● (1250)

**Le greffier:** Je vois le problème de traduction.

**Le président:** Nous allons demander au greffier de le lui expliquer pour qu'il soit plus rassuré.

**Le greffier:** [Inaudible] « Tesla i) a déjà été vendus au ».

[Français]

**Le président:** Monsieur Bonin, vous avez la parole.

**Patrick Bonin:** Je veux clarifier une chose. Je veux être certain qu'on puisse faire la distinction entre les États-Unis et le Canada, pour ne pas que ce soit dans un seul point. C'est ce que j'en pense.

Je me dis qu'on devrait aussi avoir les ventes de crédit de conformité de tous les constructeurs à l'échelle fédérale. Tant qu'à le demander à Tesla, il me semble que ce serait aussi intéressant d'obtenir ces informations des autres constructeurs.

[Traduction]

**Le président:** Allez-y, monsieur Leslie.

**Branden Leslie:** J'aurais aimé que nos témoins soient encore ici, car ils auraient une meilleure idée du point de vue du secteur manufacturier.

Je n'ai pas d'objection à ce sujet. Je crois comprendre que tous les constructeurs, sauf Tesla, ont répondu ne pas vendre de crédits de conformité, car ils ne produisent pas un volume suffisant de véhicules électriques pour participer à un marché de crédits. Ceux qui y prennent part préfèrent conserver les crédits parce que le volume n'est pas assez élevé. Par conséquent, Tesla représente plus de 99 % de tous les crédits disponibles sur le marché de crédits nord-américain.

Je ne suis donc pas contre votre idée, mais je pense que la réponse des autres entreprises sera simplement qu'elles n'en vendent pas ou, à tout le moins, qu'elles n'en ont pas encore vendu.

[Français]

**Patrick Bonin:** C'est un excellent argument, cher collègue, mais je pense que nous pourrions demander des informations sur les ventes et les crédits, par exemple.

J'aimerais savoir, par exemple, si Kia a vendu 20 % de véhicules électriques et si elle a déjà ces crédits. Je comprends que vous tenez pour acquis qu'ils ne vendront pas des crédits. Ça, je ne le sais pas. J'imagine que c'est possible, mais j'aimerais savoir combien elle a de crédits par rapport à cet objectif de 20 %. J'aimerais savoir quels sont les crédits qui s'accumulent déjà. Je comprends votre argument, mais je pense qu'on pourrait aussi leur demander ce qu'ils ont comme crédits, ce qu'ils ont comme ventes. Il est possible qu'il n'y ait pas de vente.

[Traduction]

**Branden Leslie:** Je ne m'oppose pas à l'ajout d'un point très simple avant les mots « de fournir les informations suivantes » pour préciser que les autres principaux constructeurs automobiles — GM, Stellantis, Ford et Honda — sont également invités à fournir les mêmes informations, ou quelque chose de ce genre. Je n'ai aucune objection à ce que cette demande leur soit transmise.

Je suis, moi aussi, curieux de connaître la réponse. D'après ce que je crois comprendre, ils ne sont tout simplement pas présents sur le marché, mais je ne vois aucun problème à poser la question à chacun d'eux.

[Français]

**Le président:** Vous allez recevoir sous peu la version électronique des deux paragraphes qui ont été modifiés, incluant le mot « canadien ».

Est-ce bien cela, monsieur le greffier?

**Le greffier du Comité (Leif-Erik Aune):** Oui.

**Le président:** C'est parfait.

Nous allons d'abord commencer par cela, et une fois que nous aurons commencé, si l'issue est positive, nous regarderons pour voir si d'autres modifications devront être apportées.

Vous allez recevoir les copies dans les deux langues officielles, pour vous faciliter la tâche.

Êtes-vous d'accord pour que le greffier vous lise le texte avec les modifications apportées à la langue, ou voulez-vous attendre de recevoir le document pour en prendre connaissance?

• (1255)

**Patrick Bonin:** Je suis à l'aise qu'il le lise.

**Le président:** Monsieur le greffier, pouvez-vous lire les deux parties du texte de l'amendement proposé, soit l'anglais et le français?

**Le greffier:** À la suite d'une discussion parmi les membres, au nom de M. Bonin, l'amendement proposé est d'ajouter, après les mots « 31 octobre 2025 », les mots suivants: « aux sociétés canadiennes. »

Je vous rappelle que vous recevrez sous peu par courriel le texte corrigé.

**Le président:** C'est parfait.

Vous avez continué la discussion, ce qui n'a pas encore été inclus.

Nous allons donc procéder avec le premier sous-amendement proposé. Par la suite, nous continuerons pour voir si d'autres amendements seront proposés.

Avez-vous tous reçu les documents?

Monsieur St-Pierre, je suis désolé, mais vous n'allez pas avoir une copie papier, mais vous pourrez avoir une idée du contenu.

**Eric St-Pierre:** Je vais faire de mon mieux.

**Le président:** Je vois que les gens ont reçu les documents.

J'en profite pour souhaiter la bienvenue à l'honorable Bill Blair, qui se joint à nous.

Monsieur Bonin, pourriez-vous vérifier s'il y a une concordance entre les deux langues, le français et l'anglais?

**Patrick Bonin:** Oui, monsieur le président.

Dans un souci d'amélioration continue, la mise en page pourrait-elle être la même dans les deux langues? Par exemple, au point a), dans la version anglaise, les points (i) et (ii) sont dans la même phrase, alors qu'en français, c'est différent. C'est pour la comparaison, sinon, cela concorde à première vue.

**Le président:** Voudriez-vous que le changement soit apporté tout de suite ou seulement dans le Procès-verbal?

Le greffier m'assure que ce sera fait dans le Procès-verbal. Selon ce que je comprends, le langage vous convient. Il n'y aura que la mise en page à ajuster. Les mots « aux sociétés canadiennes » seront inclus.

Sur cet amendement, y a-t-il encore des commentaires?

(L'amendement est adopté.)

**Le président:** Nous retournons maintenant à la motion principale.

Monsieur Bonin, est-ce que vous avez d'autres amendements à suggérer?

**Patrick Bonin:** Je pense que mon collègue semblait favorable à inclure dans la motion les ventes et les crédits pour les autres constructeurs automobiles au niveau fédéral.

**Le président:** Est-ce qu'il s'agit d'inclure ces mots-là?

**Patrick Bonin:** C'est de demander les ventes et les crédits pour tous les constructeurs automobiles.

• (1300)

**Le président:** Pouvez-vous proposer au greffier l'endroit exact où ces mots seront mis pour qu'on ait une meilleure idée?

Je crois que Mme Anstey a déjà composé le texte en anglais. Nous allons donc commencer par ça, puis nous allons le traduire en français.

[Traduction]

Mme Anstey va le lire à voix haute.

**Carol Anstey:** On ajouterait ce qui suit: « c) que les autres principaux constructeurs automobiles au Canada, à savoir Ford, Toyota, Honda, General Motors et Stellantis, soient également invités à fournir les mêmes informations. »

[Français]

**Patrick Bonin:** Est-ce qu'il y a Kia et Hyundai dans votre liste?

[Traduction]

**Le président:** M. Bonin veut savoir si Kia est incluse.

**Carol Anstey:** Ce sont là les principaux constructeurs canadiens. C'est ce qui est indiqué.

**Patrick Bonin:** Ils sont également soumis à l'obligation.

**Carol Anstey:** Nous pouvons ajouter Kia, sans problème.

**Patrick Bonin:** Pourquoi ne pas simplement demander à tous les constructeurs qui sont visés?

[Français]

Voyons, je suis en train de parler en anglais. Je suis désolé.

[Traduction]

**Branden Leslie:** Nous pouvons peut-être demander au greffier de compiler cette liste et de l'ajouter à la motion, si nous convenons qu'elle correspond à l'amendement. Nous éviterions ainsi de faire des recherches sur Google pour savoir quelles entreprises vendent des voitures au Canada.

Si nous pouvions nous entendre là-dessus, le greffier pourrait s'en occuper lui-même.

**Le président:** Chers collègues, je vais vous demander de garder cela à l'esprit.

Je cède la parole à Mme Miedema.

**Shannon Miedema (Halifax, Lib.):** Je propose que nous suspendions la séance pendant quelques minutes, s'il vous plaît.

Merci.

**Le président:** Nous allons suspendre la séance.

• (1300) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1315)

**Le président:** La séance est ouverte.

Nous reprenons le débat.

M. St-Pierre était le dernier à avoir invoqué le Règlement.

Allez-y, monsieur St-Pierre.

**Eric St-Pierre:** Très rapidement, il aurait été bien d'avoir cette motion à l'avance. À titre de suggestion, mes collègues devraient peut-être envisager de fournir les motions à l'avance, au lieu de nous les remettre à la dernière minute. Il serait également très utile d'envoyer des versions bilingues.

Cela ne nous laisse pas beaucoup de temps pour examiner la motion. Nous nous posons des questions, car nous voulons savoir si cette demande risque d'enfreindre la Loi sur la concurrence ou si elle est légale.

Je n'ai pas grand-chose d'autre à ajouter, alors je vais m'arrêter ici.

**Le président:** [Inaudible]

**Shannon Miedema:** Merci, monsieur le président.

À mon avis, nous ne devrions pas faire obstacle à la demande de ces renseignements. Ce sont des informations qui nous intéressent tous beaucoup. Nous ne savons pas si nous les obtiendrons. Nous sommes prêts à passer au vote.

**Le président:** Merci, madame Miedema.

Allez-y, monsieur Leslie.

**Branden Leslie:** C'est très bien, monsieur le président.

Pour revenir à l'argument soulevé par notre collègue, puisque cette question pourrait se poser à nouveau dans un tout autre dossier, notre comité est un organisme souverain qui peut demander ce qu'il veut. Nous ne pouvons pas, en principe, imposer quoi que ce soit. Nous avons certains pouvoirs, mais il vaut mieux ne pas emprunter cette voie pour l'instant. Demander des renseignements n'a rien d'illégal. Nous n'obtiendrons peut-être pas les détails que nous voulons. Je pense toutefois que c'est notre meilleure chance d'obtenir une certaine transparence dans ce domaine, dans le cadre d'un processus plutôt opaque. Je vous remercie d'avoir accepté de passer

au vote. Je tiens simplement à vous rassurer qu'il n'est pas illégal de demander des choses.

[Français]

**Le président:** Monsieur Lemire, vous avez la parole.

**Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ):** J'aimerais mentionner que le consensus établi favorise le dialogue et que le Bloc québécois se ralliera à ce consensus.

**Le président:** Avant de passer à ça, il faut savoir que le premier amendement, qui consistait à inclure le mot « canadien », a été adopté.

Parlons maintenant du deuxième amendement que Mme Anstey devait nous présenter.

Est-ce que nous procédons au débat sur le deuxième amendement, ou est-ce que nous pouvons voter sur la motion?

Nous ouvrons le débat sur le deuxième amendement.

Madame Anstey, vous avez la parole.

[Traduction]

**Carol Anstey:** J'ai fourni au greffier une liste de tous les constructeurs automobiles au Canada qui seraient visés. Nous les avons inclus. Cela devrait, selon nous, répondre aux préoccupations exprimées par notre collègue du Bloc. J'en fais la proposition à titre d'amendement.

**Le président:** Ce deuxième amendement a-t-il été transmis à tous les membres?

Allez-y, monsieur St-Pierre.

**Eric St-Pierre:** J'ai une question à poser à ma collègue, Mme Anstey, pour obtenir une précision.

S'agit-il du point c)?

D'accord, merci.

**Le président:** Je vais demander au greffier de lire le point c), qui est un amendement.

[Français]

Ensuite, nous pourrions en débattre.

Monsieur le greffier, vous avez la parole.

**Le greffier:** Merci, monsieur le président.

Mme Anstey propose l'ajout d'une section c):

que les autres principaux constructeurs automobiles au Canada, à savoir Ford, Toyota, Honda, General Motors et Stellantis, soient également invités à fournir les mêmes informations ;

[Traduction]

En français, c'est: « que les autres principaux constructeurs automobiles au Canada, à savoir Ford, Toyota, Honda, General Motors et Stellantis, soient également invités à fournir les mêmes informations ».

[Français]

C'est ce que j'ai compris.

• (1320)

[Traduction]

**Le président:** Nous allons entendre Mme Anstey, puis M. Bexte.

**Carol Anstey:** Non, il a dit « tous ceux qui sont pour ».

**Le président:** C'est lui qui l'a dit, pas moi. Il ne fait que me rappeler la marche à suivre.

Y a-t-il d'autres interventions?

Que tous ceux qui sont pour l'amendement proposé par Mme Anstey se manifestent.

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

**Le président:** Nous revenons à la motion.

Je vais demander à nouveau s'il y a d'autres observations sur la motion originale, incluant les deux amendements.

(La motion modifiée est adoptée.)

**Le président:** Nous passons maintenant aux travaux du Comité.

**Wade Grant:** Monsieur le président, je propose de lever la séance.

(La motion est adoptée.)

**Le président:** La séance est levée.

---







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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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