



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

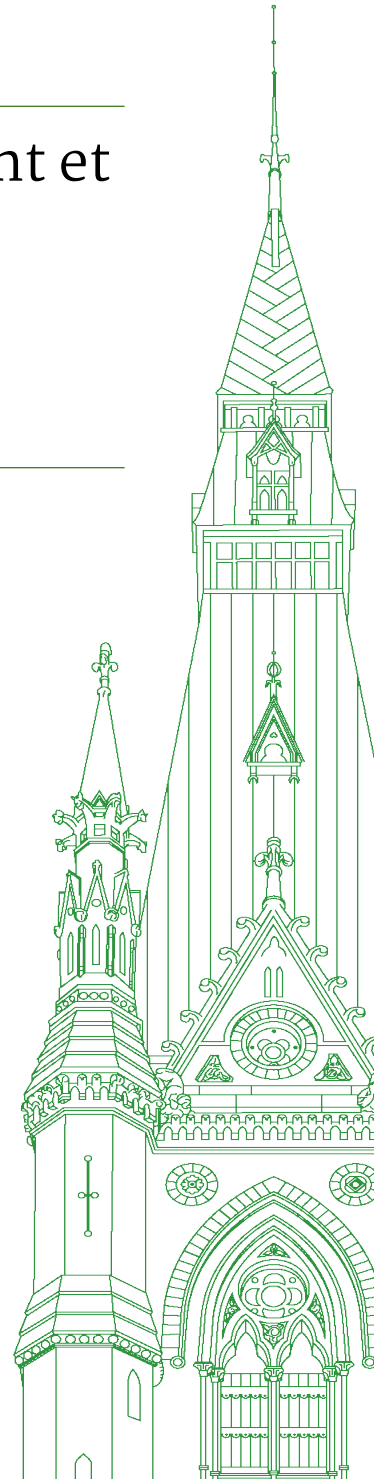
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 033

Le jeudi 16 avril 2026

Présidente : Shannon Miedema



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le jeudi 16 avril 2026

• (1105)

[Français]

La présidente (Shannon Miedema (Halifax, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bonjour, tout le monde.

[Traduction]

Il s'agit de la 33^e réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Pour prévenir les incidents acoustiques, je demanderais à ceux qui sont ici en personne de bien vouloir suivre les lignes directrices en matière de santé et de sécurité figurant sur les cartes se trouvant sur votre table.

Aujourd'hui, nous tenons une séance supplémentaire pour poursuivre notre étude sur la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques. Nous avons des témoins de divers ministères gouvernementaux, ici, aujourd'hui.

Merci beaucoup d'être ici avec nous.

Nous accueillons M. Benoit Tessier, directeur général, Direction générale de l'automobile, du transport et des compétences industrielles, du ministère de l'Industrie.

Nous accueillons aussi M. Mark Cauchi, directeur général, Énergie et transports, Direction générale de la protection de l'environnement, du ministère de l'Environnement.

Et finalement, nous accueillons Mme Anna van der Kamp, directrice exécutive, Programmes de décarbonation, du ministère des Ressources naturelles.

Pour commencer, chaque témoin aura cinq minutes pour faire sa déclaration liminaire. J'ai des cartes et je vais vous prévenir quand il vous restera une minute, puis vous informerai quand votre temps sera écoulé, si cela peut vous aider. Une fois que les trois témoins auront présenté leur déclaration liminaire, nous passerons à la période de questions des membres du Comité.

Commençons par M. Tessier.

Vous avez la parole.

Benoit Tessier (directeur général, Direction générale de l'automobile, du transport et des compétences industrielles, ministère de l'Industrie): Merci, madame la présidente et membres du Comité.

Je suis ravi de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter des mesures prises par le gouvernement du Canada pour soutenir le secteur de l'automobile et les travailleurs qui sont le fondement de cette industrie.

[Français]

Depuis plus d'un siècle, l'industrie automobile canadienne et sa main-d'œuvre dévouée constituent un pilier de l'économie canadienne.

[Traduction]

En 2025, le secteur a contribué plus de 17 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada et soutenu plus de 120 000 emplois directs dans tout le pays. Cette industrie demeure, bien entendu, l'un des plus grands secteurs d'exportation du Canada.

Plus tôt cette année, le gouvernement a lancé sa nouvelle stratégie automobile pour protéger l'industrie des perturbations commerciales et permettre au Canada de devenir un chef de file mondial dans la production de la prochaine génération de véhicules. ISDE est le principal responsable du Fonds de réponse stratégique de la stratégie automobile, donc je peux résumer la stratégie dans mes déclarations liminaires, mais je vous inviterais à poser vos questions précises aux ministères concernés.

[Français]

Cette stratégie trace la voie à suivre pour un secteur qui s'électrifie et devient de plus en plus compétitif à l'échelle mondiale. Elle vise à protéger les manufacturiers qui exercent leurs activités au Canada et leur chaîne d'approvisionnement, tout en attirant de nouveaux investissements.

[Traduction]

Le gouvernement du Canada a annoncé un financement de plus de 3 milliards de dollars au titre du Fonds de réponse stratégique et jusqu'à 100 millions de dollars au titre de l'Initiative régionale de réponse tarifaire pour soutenir les grands projets et les petites et moyennes entreprises de toute la chaîne d'approvisionnement de l'automobile.

Le gouvernement souhaite aussi renforcer le cadre de remise de droits pour le secteur automobile pour mieux aligner la politique commerciale sur les objectifs industriels, et il maintiendra des contre-tarifs sur l'importation de véhicules américains tant et aussi longtemps que ce sera nécessaire pour protéger les usines et les travailleurs canadiens.

[Français]

Au cœur de la stratégie se trouve la certitude à long terme offerte quant aux projections de réduction des émissions des véhicules légers, ce qui est particulièrement pertinent pour ce comité.

[Traduction]

Le gouvernement du Canada établira des normes spécifiques sur les émissions de gaz à effet de serre pour les modèles de 2027 à 2032 de véhicules légers, et abrogera la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques afin d'avoir une approche plus flexible et fondée sur les résultats qui favorise la réduction d'émissions et qui est neutre sur le plan technologique, permettant ainsi à l'industrie de s'adapter aux conditions du marché et à la demande des consommateurs.

Pour favoriser l'adoption des véhicules électriques, le gouvernement du Canada a lancé un nouveau programme de cinq ans pour des véhicules électriques abordables. Ce programme offre jusqu'à 5 000 \$ pour un véhicule électrique à batterie ou à pile et jusqu'à 2 500 \$ pour un véhicule hybride rechargeable dans le but de faciliter l'accès des familles et des entreprises canadiennes aux véhicules zéro émission.

Parallèlement, le gouvernement du Canada élaborera une stratégie nationale pour les infrastructures de recharge s'appuyant sur un investissement de 1,5 milliard de dollars de la Banque de l'infrastructure. Cette initiative vise à accélérer le déploiement des infrastructures de recharge, à stimuler les investissements du secteur privé et à s'assurer que les Canadiens ont un accès fiable à des bornes de recharge partout au pays. Ensemble, ces mesures visent à appuyer un secteur de l'automobile compétitif, résilient et aligné sur les objectifs environnementaux et économiques du Canada.

[Français]

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Tessier.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Cauchi, qui a cinq minutes.

Vous avez la parole.

Mark Cauchi (directeur général, Énergie et transports, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement): Merci madame la présidente, et merci messieurs les vice-présidents et membres du Comité, merci de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Je souhaite tout d'abord souligner que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel et non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je me réjouis d'être ici avec des collègues de l'ensemble du gouvernement pour discuter de la stratégie automobile annoncée par le Canada et de l'approche que nous adoptons pour réduire les émissions du secteur du transport tout en soutenant les emplois, l'investissement et l'abordabilité pour les Canadiens. Certes, le transport est au cœur de la vie quotidienne des Canadiens et de notre économie, mais il est aussi l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Et cela nous offre une occasion.

[Français]

Le défi auquel nous faisons face n'est pas de savoir si les changements toucheront le secteur automobile — ils sont déjà en cours à l'échelle mondiale —, mais de savoir comment le Canada gère cette transition de manière à protéger la compétitivité du secteur automobile, tout en permettant aux conducteurs canadiens d'avoir accès aux véhicules et aux technologies les plus innovants, abordables et propres possibles.

• (1110)

[Traduction]

Au fond, cette discussion porte sur la question de l'utilité en pratique. La population canadienne s'attend à ce que les politiques environnementales produisent des résultats véritables, et pas seulement sur papier. La stratégie automobile du Canada repose sur un principe simple: se concentrer sur les résultats qui comptent pour les Canadiens, tout en offrant à l'industrie la souplesse dont elle a besoin pour réussir dans un marché mondial en rapide évolution.

Cela veut dire trois choses.

[Français]

Premièrement, il faut s'assurer que les Canadiens ont accès à des options de transport propres et abordables.

Deuxièmement, il faut réduire les émissions de gaz à effet de serre de façon réelle et mesurable.

Troisièmement, il faut soutenir un secteur automobile compétitif et résilient qui offre de bons emplois et réduit les formalités administratives inutiles.

[Traduction]

À cette fin, à la suite de vastes consultations, le premier ministre a annoncé en 2026 que nous allons abolir la Norme sur la disponibilité des véhicules électriques et renforcer les normes canadiennes sur le rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre des camions légers, pour les nouveaux véhicules, afin de les rendre soutenables. Ce n'est pas un recul par rapport à l'ambition climatique. Il s'agit d'un pas vers un cadre réglementaire plus simple, plus cohérent et plus efficace. En misant sur des normes fondées sur le rendement, le Canada établit des attentes claires et réalisables en matière de réduction des émissions tout en demeurant neutre du point de vue technologique. Et l'on s'attend à ce que cela stimule l'augmentation des ventes de véhicules zéro émission à mesure que la norme devient plus stricte.

Le résultat est clair: les émissions doivent diminuer. Ce qui demeure souple, c'est la manière dont l'industrie y parvient. Une approche stratégique éclairée et rationnelle tient compte de la nécessité d'une souplesse accrue pour tous, surtout dans le contexte actuel des droits de douane et de la volatilité des prix du pétrole et du gaz, tout en progressant résolument vers une baisse des émissions. Les constructeurs automobiles bénéficieront d'une souplesse dans la manière de se conformer grâce aux véhicules électriques à batterie, aux technologies hybrides, y compris les hybrides rechargeables et les hybrides conventionnels, et aux véhicules à combustion interne de plus en plus efficaces. Ce qu'ils ne peuvent pas faire, c'est éviter de réduire davantage leurs émissions. Ce sera non négociable.

[Français]

Cette approche place le Canada sur une trajectoire crédible. D'ici 2035, on voudrait qu'environ 75 % des ventes de véhicules soient pour des véhicules électriques, tout en visant l'objectif ambitieux de 90 % d'ici 2040.

[Traduction]

Elle accroît aussi la souplesse des constructeurs automobiles tout en nous positionnant pour continuer à réduire les émissions sur la voie à suivre vers la carboneutralité d'ici 2050. Tout le monde y gagne.

Beaucoup d'entre vous le savent, l'industrie automobile canadienne emploie près d'un demi-million de personnes et injecte chaque année des milliards de dollars dans notre économie. À un moment où le secteur fait face à la concurrence mondiale, aux pressions commerciales et aux changements technologiques rapides, la compétitivité est importante, tout comme l'abordabilité. Un véhicule neuf sur quatre vendu dans le monde est maintenant électrique, et cette proportion est en hausse.

De nombreux Canadiens souhaitent des véhicules plus propres et plus efficaces, mais le coût et l'utilité dans la pratique demeurent des considérations clés. C'est pourquoi aux mesures réglementaires, on ajoute une stratégie automobile nationale générale, élaborée en collaboration avec Transports Canada, Ressources naturelles Canada et ISDE, dans le but de mettre en place des politiques favorables pour les consommateurs et pour l'industrie. Il s'agit notamment de renouveler les incitatifs fédéraux à l'achat allant jusqu'à 5 000 \$, d'investissements pour accroître l'infrastructure de recharge et de mesures visant à améliorer l'accès à une plus grande gamme de véhicules électriques moins coûteux.

Je vous remercie. Je suis maintenant à la disposition du Comité pour répondre à ses questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Cauchi, de votre témoignage.

C'est maintenant au tour de Mme van der Kamp.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Anna van der Kamp (directrice exécutive, Programmes de décarbonation, ministère des Ressources naturelles): Merci beaucoup.

[Français]

Merci de m'avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui.

[Traduction]

Je voudrais vous présenter certains des enjeux qui influent vraiment sur l'accessibilité financière, la disponibilité et la commodité de la recharge pour les Canadiens, tant en milieu rural qu'urbain. Comme vous le savez, la grande majorité de la recharge a lieu au domicile, lorsque la voiture reste à l'arrêt pendant de nombreuses heures, généralement pendant la nuit. Cette recharge est généralement assurée par ce que l'on appelle des bornes de niveau 2. Elles prennent environ huit heures pour recharger complètement une batterie et qui devraient répondre en fait à 80 à 90 % des besoins de recharge d'un Canadien moyen, même dans les régions rurales où les trajets quotidiens peuvent atteindre 60 à 70 km, contre environ 30 à 40 km en milieu urbain. L'autonomie moyenne des véhicules électriques dépasse désormais 450 kilomètres, ce qui est suffisant pour les déplacements quotidiens, même pendant les hivers les plus rigoureux.

La recharge rapide en courant continu, ou de niveau 3, prend généralement entre 15 et 30 minutes pour recharger un véhicule électrique. Elle est utilisée pour les longs trajets occasionnels de plus de 400 kilomètres par jour. Ces bornes sont installées le long des autoroutes, mais aussi dans les centres-villes, par exemple près d'une épicerie ou d'un restaurant-minute. L'idée est de les placer dans des endroits pratiques où l'on a déjà envie de s'arrêter pendant 15 à 30 minutes.

Ressources naturelles Canada a cartographié chaque kilomètre carré habité au Canada et chaque grand corridor de transport afin

d'estimer la demande prévue pour les deux prochaines années en fonction de nombreux facteurs. Je voudrais vous en présenter quelques points saillants.

En ce qui concerne les déplacements quotidiens des propriétaires de véhicules électriques, les conducteurs des zones rurales ne devraient pas rencontrer de problèmes; en revanche, au niveau des axes routiers, on constate des lacunes dans les régions nordiques et isolées. Dans les zones urbaines, pour ce qui est des déplacements quotidiens, il existe de sérieuses lacunes, mais dans la plupart des villes, les principaux axes routiers qui les entourent ne posent pas de problème.

Le problème dans les zones urbaines est que beaucoup n'ont pas accès à la recharge à domicile. Un tiers des Canadiens vivent dans des immeubles résidentiels à logements multiples, et la grande majorité de ces immeubles ne disposent pas actuellement de bornes de recharge. Si vous êtes propriétaire d'une maison individuelle avec une place de stationnement, il est possible d'installer une borne de niveau 2. Le coût s'élèvera à environ 1 500 \$.

Je tiens également à souligner que la nouvelle approche réglementaire proposée est neutre sur le plan technologique, et que beaucoup de Canadiens vivant en milieu rural vont acheter des véhicules hybrides rechargeables ou des hybrides classiques, qui demandent encore moins d'être rechargés, voire pas du tout. Mais pour ceux qui vivent dans un immeuble d'appartements ou une copropriété, cela peut être prohibitif, l'installation d'une borne de recharge sur votre place de stationnement pouvant coûter entre 2 500 et 10 000 \$. Et il existe de nombreux autres obstacles. Nous devons donc tenir compte des Canadiens qui ne disposent d'aucune place de stationnement privée.

Un autre facteur important est l'accessibilité financière. La recharge de niveau 2 à domicile est de loin la moins chère, surtout quand elle est accessible au domicile. Au Canada, en moyenne, si vous rechargez votre véhicule électrique à batterie seulement à votre domicile, cela ne vous coûtera qu'environ 700 \$ par an. Vous pouvez amortir le coût d'une borne en un an. À titre de référence, faire le plein d'essence à 1,50 \$ le litre coûterait un peu plus de 3 000 \$ par an. La recharge de niveau 3 est la plus coûteuse. Le coût moyen est actuellement de 0,42 \$ par kilowattheure. Si c'est votre seule source de recharge, cela vous coûtera environ 2 000 \$ par an, soit environ trois fois plus cher que la recharge à domicile.

Il existe une autre option: la recharge publique de niveau 2. Cela peut se faire dans un centre communautaire, un centre commercial, un restaurant ou, je l'espère, sur votre lieu de travail, où votre voiture restera garée pendant quelques heures. Si l'on devait compter uniquement sur ce mode de recharge, cela ne coûterait qu'environ 1 200 \$ par an. Le fait est que la recharge de niveau 2 à domicile ou au travail est fondamentalement moins chère et plus pratique pour les Canadiens.

Le besoin en recharge publique dépend de la quantité de recharge privée disponible. Au Canada, nous disposons d'environ 700 000 bornes de recharge privées et d'un peu moins de 40 000 bornes publiques. Toutefois, plus de 30 000 de ces bornes publiques sont de niveau 2.

Nous pouvons voir que les bornes publiques sont concentrées là où il y a de la demande. Cependant, je tiens à souligner que les zones où la demande est forte présentent toujours les plus grands déficits de capacité. Nous avons évidemment besoin d'un niveau de service de base assuré par le réseau des bornes de recharge publiques et privées, cependant, les zones réellement mal desservies dans deux ans sont, et continueront d'être, les corridors isolés ainsi que les zones urbaines et suburbaines à forte densité de logements.

Pour réitérer, la recharge privée de niveau 2 devrait être privilégiée, et l'accès à la recharge privée a une incidence sur les besoins en recharge publique. J'aime à considérer les bornes de niveau 3, qui préoccupent presque tout le monde, comme la petite partie de l'iceberg que l'on voit émerger de l'eau. Le véritable enjeu se trouve sous la surface. C'est-à-dire les bornes de niveau 2.

Compte tenu de toutes ces complexités, on comprend pourquoi le gouvernement s'est engagé à élaborer une stratégie nationale d'infrastructure de recharge, dans le cadre de la Stratégie de l'automobile, qui permettra de rassembler l'écosystème canadien de recharge afin de s'attaquer aux principaux obstacles et d'attirer davantage d'investissements du secteur privé, ce qui sera nécessaire pour répondre à la demande. Les investissements privés dans les projets de recharge dépendent des revenus qu'ils peuvent générer. Actuellement, seuls les sites situés dans des zones à forte fréquentation affichent des taux d'utilisation susceptibles d'attirer des investissements privés importants.

• (1115)

Le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, que je dirige, vise à soutenir la mise en place de bornes de recharge là où elles sont nécessaires, mais aussi là où il est difficile d'attirer des investissements privés. À ce jour, une grande partie de nos fonds a été consacrée au soutien des immeubles résidentiels à logements multiples, et je tiens à souligner que nos deux derniers appels à propositions de projets avaient pour objectif de combler les lacunes de l'infrastructure de recharge au Canada dans les zones rurales et éloignées.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup de votre témoignage.

Nous allons maintenant passer aux questions des membres du Comité. Nous commencerons par M. Leslie, qui a six minutes.

Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Merci, madame la présidente.

J'adresserai la plupart de mes questions à ECCC, mais si quelqu'un en sait davantage, qu'il n'hésite pas à répondre.

La réglementation sur l'obligation d'adopter des véhicules électriques a-t-elle été officiellement abrogée?

Mark Cauchi: La réglementation sur cette obligation est en cours d'abrogation. Elle n'a pas encore été abrogée juridiquement. Cela nécessitera une publication dans la *Gazette du Canada*. Nous sommes en train de rédiger ce document d'abrogation en vue de son approbation par le gouverneur en conseil.

• (1120)

Branden Leslie: Maintenant, au lieu de cela, les libéraux s'approprient à annoncer des normes d'émission plus strictes. Si ces normes sont suffisamment strictes, ne s'agit-il pas simplement d'un programme d'obligation d'adopter des véhicules électriques sous une nouvelle appellation?

Mark Cauchi: Nous ne mettons pas en place une obligation de ventes. Le gouvernement nous a chargés d'élaborer des normes de performance en matière de GES. Ces normes ont été initialement mises en place au Canada en 2010 par le gouvernement Harper. Elles sont neutres sur le plan technologique. Elles n'imposent pas la vente d'un type particulier de véhicule.

Le niveau d'exigence de ces normes sera toutefois fixé de manière à favoriser une amélioration nette de l'efficacité...

Branden Leslie: Cela entraînera-t-il également une augmentation des coûts pour le fabricant?

Mark Cauchi: Nous allons publier notre analyse des coûts et des avantages à ce sujet. Il y a des preuves assez claires montrant que les normes de rendement en matière de GES neutres sur le plan technologique sont moins coûteuses. Je pense que le secteur a désormais officiellement déclaré qu'il soutenait l'annonce du gouvernement visant à...

Branden Leslie: Il semble certainement manquer beaucoup de détails.

Quel est l'échéancier prévu? La réglementation est-elle finalisée de votre côté? Quand prévoit-on sa publication dans la *Gazette*? Vous parlez de 2027. C'est dans moins de neuf mois. Les fabricants devront s'adapter pour se conformer à ces nouvelles réglementations. À quoi ressemble cet échéancier?

Mark Cauchi: Le règlement applicable aux modèles 2026 est déjà en vigueur. Le gouvernement publiera le règlement révisé d'ici la fin de l'année.

Branden Leslie: Comment un fabricant de modèles 2027, comme prévoit le plan, pourrait-il apporter les changements nécessaires s'il ne connaît pas le règlement?

Mark Cauchi: Comme l'a annoncé le premier ministre le 5 février, le règlement actuel, à savoir les normes de rendement en matière de GES, reste en vigueur pour 2026.

Le niveau d'exigence pour l'année prochaine, comme l'a également dit le premier ministre, est le même que cette année, ce qui donne au secteur automobile une certaine certitude quant à la teneur de ce règlement et au niveau d'exigence.

Branden Leslie: En fait, ces modèles ne seront pas commercialisés en 2027. Je pourrais probablement acheter un modèle 2027 dans un mois. Ils sortent bien avant. Il s'agit en réalité d'un modèle de l'année 2028.

Mark Cauchi: Les obligations légales s'appliqueront à partir des modèles 2027, et les nouvelles exigences seront en vigueur jusqu'en 2032. Le règlement actuel est déjà en vigueur.

Branden Leslie: Vous avez parlé de 2010. C'était l'harmonisation avec les États-Unis. Je m'attends à ce que nous rompions notre harmonie avec les États-Unis et que nous adoptions des exigences plus strictes en matière d'émissions d'échappement. Quel impact cela aura-t-il sur les coûts pour les fabricants? Quel impact cela aura-t-il sur la disponibilité des modèles qui pourraient ne plus être vendus ici? Et surtout, compte tenu des négociations en cours et à venir sur l'ACEUM et de l'absence apparente de stratégies automobiles de la part du gouvernement, à quoi ressemble la collaboration dans les négociations commerciales? Si nous ne maintenons pas l'harmonisation avec les États-Unis en matière d'émissions d'échappement, quel effet cela aura-t-il sur la disponibilité et le coût pour les consommateurs canadiens?

Mark Cauchi: J'ai deux ou trois choses à dire à ce sujet.

Même si l'ACEUM joue sans aucun doute un rôle dans ce dossier et que, depuis longtemps, le Canada reste aligné, je dirais que la réglementation canadienne actuelle sur la pollution de l'air s'appliquant aux véhicules restera alignée sur celle des États-Unis. Il s'agit là de domaines où l'alignement est essentiel, et cela comprend les cycles d'essai. Ces cycles d'essai seront harmonisés de part et d'autre de la frontière, au Canada et aux États-Unis, et resteront donc identiques.

La plupart des véhicules électriques importés viennent, en réalité, d'ailleurs que des États-Unis. Environ 80 % des véhicules électriques viennent de pays et de territoires autres que les États-Unis.

Branden Leslie: Je parle des véhicules non électriques.

Mark Cauchi: La norme de rendement, qui est neutre sur le plan technologique, n'impose pas la vente d'un type de véhicule particulier. Les fabricants d'équipement d'origine auront le choix des véhicules qu'ils commercialiseront au Canada. Aucune obligation n'est imposée quant au type de véhicule.

Branden Leslie: Il est raisonnable de penser que cela réduira le nombre de modèles importés dans le pays. Notre marché est plus petit que celui des États-Unis. C'est le principal facteur en matière de fabrication. Il est raisonnable de croire que moins de modèles venant d'un nombre réduit de fabricants arriveront ici s'ils peuvent simplement vendre plus de voitures aux États-Unis, où les normes d'émissions sont moins strictes. C'était l'objectif de l'harmonisation en 2010, si je me souviens bien.

Mark Cauchi: Oui. Je dirais que c'était une autre époque, en 2010, et que nous vivons aujourd'hui une situation très différente. Nous constatons que le parc automobile est beaucoup plus efficace, tant au Canada qu'aux États-Unis. Nous savons également que les exigences au niveau des États restent en vigueur aux États-Unis. Environ 40 % du marché automobile américain est soumis à une forme ou une autre de réglementation à l'échelle des États, ce qui influencera également l'évolution du parc automobile. Nous ne savons pas encore très bien si le parc automobile américain va...

• (1125)

Branden Leslie: Ma principale inquiétude est la suivante: construisez-vous cela en vase clos? Tenez-vous compte du commerce international, du rôle de la stratégie automobile internationale et de la fabrication transfrontalière dans l'élaboration de ce règlement sur le processus, publié dans la *Gazette*?

Mark Cauchi: Eh bien, absolument. Je pense que c'est ce qui a motivé l'annonce faite initialement par le gouvernement concernant un passage à ce type de règlement, que le secteur réclamait.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Leslie.

C'est maintenant au tour de M. Greaves, pour six minutes.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bonjour, chers collègues, et merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Étant donné certains des événements récents qui se sont produits dans le monde, nous comprenons à quel point la situation est difficile pour les fabricants, mais aussi pour les consommateurs canadiens, qu'il s'agisse de la flambée des prix du pétrole causée par la crise du détroit d'Ormuz provoquée par les États-Unis et l'Iran, ou de la guerre commerciale que les États-Unis mènent contre nous.

Je préfère axer mes questions sur certains aspects nationaux et sur les avantages nationaux qui découlent d'une adoption plus large

des véhicules électriques. Dans ma circonscription de Victoria, par exemple, les émissions liées au transport représentent environ 50 % de la pollution atmosphérique dans toute notre région, et certaines collectivités canadiennes affichent des taux encore plus élevés. Santé Canada estime que la pollution atmosphérique liée à la circulation routière contribue à environ 1 200 décès prématurés, chaque année, à l'échelle du pays.

Monsieur Cauchi, je commencerai par vous.

Je me demandais si nous pouvions parler des avantages pour la santé des Canadiens découlant de ces nouvelles normes renforcées en matière de GES. Quels seront les résultats à long terme pour la santé des Canadiens, et comment cela permettra-t-il d'alléger la pression sur notre système de santé publique?

Mark Cauchi: Merci de la question.

Les preuves sont certainement bien documentées. Je crois que Santé Canada a publié des données assez convaincantes concernant le coût de la pollution atmosphérique causée par les véhicules au Canada pour notre système de santé et pour les Canadiens à titre individuel. Je pense que ces coûts ont été estimés à environ 9,5 milliards de dollars par année. Nous savons que les véhicules électriques et les véhicules équipés de systèmes antipollution, plus efficaces, réduisent effectivement l'exposition des Canadiens à la pollution atmosphérique nocive. Ce n'est pas seulement une question de dioxyde de carbone. Nous parlons de choses comme les NO_x, les particules ultrafines PM2.5, et ainsi de suite.

Il y aura bien entendu un gain pour les Canadiens, au niveau local, comme la baisse des taux d'asthme et des cas de maladies cardiovasculaires et cardiopulmonaires. Cela est assez bien documenté à l'échelle mondiale. Le passage à l'électrification est assurément bénéfique pour la santé des Canadiens.

Will Greaves: Je vous remercie de cette réponse.

Dans le même ordre d'idées, et en lien bien sûr avec la santé et la sécurité publiques, je pense que l'un des aspects peut-être moins souvent évoqués de l'adoption des véhicules électriques concerne l'amélioration de la sécurité pour tous les usagers de la route, étant donné la masse réduite de ces véhicules, rendue possible par les progrès de la technologie des batteries. Nous avons vu arriver sur le marché non seulement des véhicules électriques plus économes en énergie, mais aussi des véhicules plus légers, ce qui pourrait avoir des retombées positives sur la sécurité routière et pour tous les usagers de la route.

Pourriez-vous également nous donner votre avis à ce sujet, monsieur Cauchi?

Mark Cauchi: Cela dépend évidemment du concessionnaire, du fabricant, de l'importateur et du type de véhicule. Nous voyons indéniablement des progrès tant sur le plan technologique qu'en matière de sécurité. Quand on a commencé à adopter les véhicules électriques, il y avait certaines inquiétudes concernant la sécurité. Celles-ci sont clairement en recul, et nous voyons apparaître une gamme beaucoup plus large de poids et de types de véhicules sur le marché. Je pense qu'il existe aujourd'hui bien plus de 100 modèles de véhicules électriques offerts au Canada.

Je renverrais toutefois la question de la sécurité à Transports Canada, qui est responsable de la sécurité des véhicules. Ce n'est probablement pas un sujet sur lequel je devrais trop m'étendre.

Will Greaves: Très bien.

Pour changer un peu de sujet, je vais adresser ma prochaine question à Mme van der Kamp. Si d'autres témoins souhaitent également y répondre, ils sont invités à le faire ensuite.

J'aimerais approfondir la question des économies estimées pour un ménage canadien moyen, compte tenu de la hausse du prix du carburant et du prix actuel des véhicules électriques sur le marché. Pouvez-vous nous donner une idée des avantages économiques à long terme pour les ménages qui passeraient à un véhicule électrique et éviteraient ainsi de payer les coûts élevés du carburant à la pompe?

• (1130)

Anna van der Kamp: Comme je l'ai dit, vous dépenserez probablement, en moyenne, au Canada — les tarifs d'électricité varient d'un bout à l'autre du pays, bien sûr, alors c'est vraiment un enjeu régional —, environ 800 \$ pour recharger votre véhicule électrique à la maison, si vous pouvez le faire tout le temps, alors que, à l'heure actuelle, avec le prix de l'essence à 1,50 \$ le litre, mais cela varie aussi d'un bout à l'autre du pays, faire le plein d'un véhicule à moteur à combustion interne standard coûte environ 3 000 \$.

Cela vous donne une idée des économies possibles annuellement.

Will Greaves: Présentement, à Victoria, le prix de l'essence se situe autour de 2,15 \$ le litre, donc 1,50 \$ le litre, c'est très attrayant.

Madame van der Kamp, vous avez aussi parlé de la différence entre les régions urbaines densément peuplées, les banlieues, les régions éloignées et, dans certains cas, les régions rurales. Avez-vous une idée des différentes économies que pourraient réaliser les Canadiens qui vivent dans ces collectivités? Les automobilistes qui doivent, bien entendu, parcourir de plus grandes distances, pourront-ils réaliser davantage d'économies en adoptant un véhicule électrique pour ces longs trajets?

Anna van der Kamp: C'est certainement le cas si nous parlons de la recharge de niveau 2 à domicile. Si vous parcourez de très longues distances et que vous devez utiliser des bornes de recharge publiques, cela pourrait se situer entre les deux. Comme je l'ai dit, recharger son véhicule aux bornes de recharge publiques est plus coûteux. Le prix dépend également énormément de la province, donc d'où vous vivez. Cela va de 32 ¢ le kilowattheure à 65 ¢ le kilowattheure, mais dans l'ensemble, je dirais que même les habitants des régions éloignées qui ont des bornes de recharge à domicile en tireront plus d'avantages.

Will Greaves: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Greaves.

[Français]

Monsieur Simard, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

Mario Simard (Jonquière, BQ): Merci beaucoup, madame la présidente.

Messieurs Cauchi et Tessier, j'ai été étonné en écoutant vos déclarations préliminaires, parce que vous avez tous les deux fait état de la souplesse pour l'industrie, de la possibilité de rendre le secteur automobile plus compétitif et résilient et d'une approche simple axée sur les résultats. Par conséquent, ça me donne l'impression que les normes gouvernementales sont davantage dictées par les besoins

de l'industrie que par une volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Je vais vous expliquer pourquoi.

D'habitude, je siége au Comité permanent des ressources naturelles. En ce qui concerne la tarification du carbone, plusieurs personnes du secteur énergétique nous ont dit qu'il fallait avoir une certaine forme de prévisibilité afin de prendre des tournants technologiques importants. Ce qu'on fait avec les véhicules électriques vient bousiller cette prévisibilité, parce que vous changez l'ensemble des normes de l'industrie et vous agissez peut-être de façon un peu complaisante.

La crise qu'on est en train de vivre n'est pas permanente; un jour ou l'autre, M. Trump ne sera plus le président des États-Unis. Par contre, je comprends bien que vous vous ajustez et que vous le faites en fonction d'un problème qui, lui, est permanent. En effet, les changements climatiques sont permanents. Vous devez donc avoir des indicateurs, chacun de votre côté.

Si on avait maintenu en place les anciennes normes, qui auraient fait en sorte d'augmenter la disponibilité des véhicules électriques, on serait arrivé à un résultat x en 2030 ou à un résultat y en 2050. Si on change ces normes pour les mettre en vigueur de façon différente, avec des objectifs moins ambitieux, ça veut dire que, en 2030 ou en 2050, on va inévitablement arriver à des réductions de gaz à effet de serre différentes.

Avez-vous ces données? Si oui, est-ce possible de les fournir au Comité?

Mark Cauchi: Je vous remercie de la question.

Le ministère de l'Environnement a modelé l'impact de cette annonce du gouvernement. Il s'agit d'une modélisation préliminaire, mais il est important de reconnaître que le règlement que nous avons implanté et qui est en place maintenant a mené à beaucoup de résultats environnementaux importants, y compris une réduction des gaz à effet de serre de plus de 50 % pour chaque véhicule, en moyenne. C'est très important.

• (1135)

Mario Simard: Monsieur Cauchi, je veux être sûr de bien suivre vos propos.

Vous parlez de résultats...

Mark Cauchi: Je parle du règlement actuel qui vise l'efficacité énergétique des véhicules.

[Traduction]

Le règlement sur les véhicules, en vigueur depuis 2010, a permis de réduire les émissions et d'améliorer l'efficacité des véhicules de plus de 50 % en moyenne, donc...

[Français]

Mario Simard: Le gouvernement a reculé sur certaines normes qui obligeaient l'industrie à fournir des véhicules électriques.

[Traduction]

Mark Cauchi: Le gouvernement a annoncé qu'il allait rendre plus rigoureux les règlements existants. Je crois que le premier ministre a exprimé l'intention du gouvernement de rendre les règlements existants deux fois plus rigoureux; nous verrons donc encore plus d'amélioration et une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous verrons aussi une hausse des ventes de véhicules électriques, de véhicules hybrides classiques et de véhicules hybrides rechargeables. Selon nos modélisations, il y aura d'importantes réductions...

[Français]

Mario Simard: Je suis désolé de vous interrompre, mais j'ai un peu de misère à vous suivre.

En regardant les chiffres concernant les véhicules électriques disponibles en Europe, on constate qu'il y a une vingtaine de modèles disponibles à moins de 40 000 \$. Au Canada, il n'y a qu'un seul véhicule électrique qui est disponible à ce prix. Si notre objectif est d'augmenter la flotte de véhicules électriques, une des premières solutions serait de s'assurer d'offrir des véhicules à un prix abordable. Personnellement, j'ai l'impression qu'on ne pousse pas l'industrie à fournir ces véhicules abordables: on réduit les obligations et les engagements et on recule sur les normes. De plus, pour garantir un marché à l'industrie, on bloque l'accès à des véhicules européens qu'on pourrait tout à fait vendre ici et qui réduiraient de façon considérable nos émissions de gaz à effet de serre.

Je n'ai rien contre le secteur de l'automobile, mais il faut être francs avec les gens, avec la population. Quand je regarde ça en prenant un pas de recul, ça me donne l'étrange impression que, pour soutenir le secteur automobile, on est obligé de mettre un peu le pied sur le frein concernant l'électrification des transports, parce que le secteur automobile est en train de vivre quelque chose qui est un peu plus complexe en raison de la guerre tarifaire avec les États-Unis. C'est l'impression que ça me donne, et, inévitablement, ça a un impact sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sur les résultats que vous allez peut-être obtenir. Nous pourrions nous en reparler dans quelques instants.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Simard.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Ross; allez-y, s'il vous plaît, vous avez cinq minutes.

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence et de leurs exposés.

Ma question est pour M. Tessier.

Pourriez-vous décrire le rôle que vous avez joué dans l'entente conclue par le gouvernement fédéral et Northvolt, pour une usine de batterie de 7 milliards de dollars au Québec?

Benoit Tessier: Oui. Essentiellement, le ministère de l'Industrie, ISDE, administre certains programmes. Comme vous le savez, le programme du Fonds stratégique pour l'innovation était en vigueur au moment des négociations avec certaines des entreprises de batteries. Comme vous le savez également, le gouvernement fédéral offrait une subvention au titre de ce programme — il n'y a jamais eu de signature — entre le gouvernement fédéral et l'entreprise. Essentiellement, au bout du compte, nous...

Ellis Ross: Ma question portait sur votre rôle.

Benoit Tessier: Je suis responsable du travail stratégique qui sous-tend le secteur de l'automobile, en général, c'est-à-dire que je conseille mes collègues qui gèrent le programme et fournissent les processus.

Ellis Ross: D'accord, merci.

En septembre 2023, le gouvernement a annoncé un engagement financier de 1,3 milliard de dollars pour le projet, et, moins d'un an après, Northvolt a déclaré faillite. C'était en septembre 2025, ce qui a mis fin au projet de giga-usine en périphérie de Montréal.

Le gouvernement était-il au courant, dès le début, de l'instabilité de l'entreprise et, le cas échéant, pourquoi a-t-il investi cet argent?

Benoit Tessier: Le gouvernement a évidemment fait preuve de diligence raisonnable et a mené une évaluation des risques de l'entreprise. C'est pourquoi il avait mis en place des mesures d'atténuation très précises. Entre autres, nous n'avons pas...

• (1140)

Ellis Ross: Pardonnez-moi, avant que j'oublie d'en parler, une évaluation de l'atténuation a été menée. Des drapeaux rouges ont-ils été levés, donnant à penser qu'il ne s'agissait pas d'un bon investissement? L'évaluation a-t-elle cerné d'autres choses?

Benoit Tessier: C'était il y a quelques années. À ce moment-là, le secteur était en plein essor. L'entreprise se portait encore très bien et espérait s'établir en Amérique du Nord, et le Canada était en concurrence avec d'autres pays...

Ellis Ross: Le gouvernement a-t-il tenu compte de la santé de l'entreprise? Il supposait que l'économie, le marché et l'entreprise seraient en santé, et n'a pas analysé la stabilité financière ou la viabilité de l'entreprise elle-même. Je ne me trompe pas en disant cela?

Benoit Tessier: On peut raisonnablement dire que ce qui s'est passé après-coup, si vous remontez l'histoire de...

Ellis Ross: Je comprends tout cela. Ma question porte sur la viabilité de l'entreprise elle-même. L'évaluation ne tenait pas compte des marchés émergents ou de ce qui était possible. N'importe qui peut faire cela. Nous parlons précisément de la santé financière et de la viabilité de l'entreprise elle-même. L'évaluation n'a levé aucun drapeau rouge à cet égard.

Benoit Tessier: C'est ce que j'essaie de dire. Au moment des négociations, qui ont eu lieu avant que l'entreprise déclare faillite, il y avait certainement des risques, comme c'est le cas pour tout contrat ou tout investissement. Toutefois, le risque a été jugé suffisamment maîtrisé pour que nous puissions faire une offre.

Je tiens à répéter que nous n'avons jamais signé d'entente avec cette entreprise, et c'est en raison de ce qui s'est produit après, en ce qui concerne la stabilité financière de Northvolt.

Ellis Ross: Merci.

Dans le même ordre d'idées, quel était votre rôle dans le contrat d'une valeur de 5 milliards de dollars entre le gouvernement fédéral et Stellantis-LG pour une usine en coentreprise à Windsor?

Benoit Tessier: C'était semblable.

Ellis Ross: Il était semblable pour ce qui est de... Pourriez-vous expliquer encore une fois votre rôle?

Benoit Tessier: Comme je l'ai dit, mon équipe et moi-même soutenons l'évaluation stratégique du secteur de l'automobile, y compris le secteur des batteries.

Ellis Ross: D'accord.

Étant donné que le gouvernement a promis de verser à Stellantis jusqu'à 529 millions de dollars, dont 268 millions ont déjà été versés, quelles garanties avez-vous obtenues pour cet accord? Même s'il s'agissait seulement de conseils stratégiques, quelles garanties y avait-il?

Benoît Tessier: Présentement, je ne suis malheureusement pas en mesure de répondre à la question. Il y a beaucoup de renseignements commerciaux de nature délicate dans une entente entre le gouvernement et une entreprise comme celle-là, et je n'ai certainement pas ces renseignements en main.

Ellis Ross: D'après vos souvenirs, avez-vous recommandé des politiques pour protéger cet engagement de 5 milliards de dollars?

Benoît Tessier: Absolument. Nous négocions toujours des garanties avec des entreprises comme celles-là.

Je tiens à rappeler au député que cela se passait en 2022, si je ne me trompe pas, donc il y a plusieurs années.

Ellis Ross: Toutefois, il y avait des politiques pour...

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Ross.

Nous allons maintenant passer à M. Grant; allez-y, vous avez cinq minutes.

Wade Grant (Vancouver Quadra, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins. C'est toujours agréable d'avoir pour témoin une médaillée olympique. Je suis les Olympiques, et j'ai regardé les performances de Mme van der Kamp.

Monsieur Cauchi, le transport demeure l'une des plus importantes sources d'émissions de gaz à effet de serre au Canada. C'est également l'un des principaux facteurs de pollution atmosphérique locale dans nos collectivités. Comme le prévoit la stratégie automobile du gouvernement, nous nous éloignons des mandats de vente normatifs et renforçons plutôt les normes relatives aux émissions de gaz à effet de serre, qui, selon le ministère, sont l'un des outils les plus puissants dont nous disposons présentement pour soutenir les efforts de réduction des émissions tout en offrant une certaine flexibilité à l'industrie. Ces normes sont conçues non seulement pour réduire les émissions, mais aussi pour réduire la pollution que respirent chaque jour les Canadiens, en particulier les enfants, les aînés et les gens qui vivent près de routes achalandées.

Du point de vue du ministère de l'Environnement, pourquoi est-ce que le secteur des véhicules utilitaires légers est-il important pour la réduction des émissions, et comment des normes renforcées sur les GES pour les véhicules contribuent-elles à la fois aux objectifs climatiques et à l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique partout au Canada?

Mark Cauchi: Je crois que l'on peut dire, et les données le montrent clairement, que le secteur des transports est le deuxième plus grand émetteur de gaz à effet de serre au Canada, donc il est évident que nous ne pouvons pas atteindre nos objectifs climatiques sans nous attaquer aux émissions du secteur du transport. Les véhicules utilitaires légers contribuent de façon importante aux émissions globales de ce secteur.

L'objectif est, bien entendu, d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Même si nous avons aussi des cibles provisoires à atteindre en cours de route, nous savons que nous devons faire preuve d'une certaine souplesse et tenir compte de la santé économique de notre secteur manufacturier et du secteur des véhicules importés. Nous

essayons de tenir compte de cela quand nous élaborons des règlements.

Vous avez mentionné la pollution de l'air. J'en ai déjà parlé. Ces règlements offrent des gains importants en ce qui concerne la pollution atmosphérique; cela s'ajoute aux mesures de contrôle de la pollution atmosphérique des véhicules existantes. L'intensification du déploiement des véhicules électriques au Canada contribuera à réduire davantage la pollution atmosphérique nocive pour la population.

Nous en tirerons des avantages, pas seulement sur le plan social et sur le plan de la santé. Il y aura aussi des avantages considérables pour les consommateurs. Par exemple, nous savons que les coûts d'entretien et d'utilisation des véhicules électriques sont de 40 à 50 % moins élevés que ceux des véhicules à moteur à combustion interne. Même si les coûts initiaux peuvent être plus élevés, par rapport au cycle de vie ou à la durée de vie du véhicule, il sera, dans l'ensemble, moins coûteux pour les consommateurs de posséder ces véhicules, ce qui représente également un avantage économique pour eux.

Puis, bien sûr, nous voyons une forte croissance du marché mondial des véhicules électriques. Si le Canada veut jouer un rôle important dans le secteur mondial de l'automobile, il devra participer à cette transition mondiale. Nous avons confiance en nos capacités d'innover et de fabriquer les véhicules recherchés à l'échelle du globe, et nous croyons que cette politique complète ces objectifs en matière d'innovation et de compétitivité.

• (1145)

Wade Grant: Monsieur Cauchi, nous avons souvent entendu le terme « angoisse de la panne ». Les opposants aux véhicules électriques soutiennent souvent que ces véhicules sont inappropriés à l'extérieur des grands centres urbains, en dépit des preuves grandissantes du contraire. Sur quelles données ou analyses Environnement et Changement climatique Canada s'appuie-t-il pour évaluer la viabilité concrète des véhicules électriques dans différents régions, y compris dans les climats nordiques, les climats plus froids, et dans les corridors de voyage longue distance du pays?

Mark Cauchi: Assurément, lorsque vous regardez, dans l'ensemble, les pays qui ont le taux d'adoption de véhicules électriques le plus élevé, ce sont, en réalité, des pays nordiques. Nous voyons un taux d'adoption très élevé dans des pays tels que la Norvège, le Danemark, la Suède, l'Islande et même le Royaume-Uni. Selon nous, cela montre que les climats nordiques ne sont pas nécessairement un obstacle à la vente de véhicules électriques, mais que ce serait plutôt le contraire.

Nous remarquons également que le Canadien ordinaire ne fait pas plus de 40 kilomètres pour ses allers-retours quotidiens. Nous reconnaissons que l'angoisse de la panne est un obstacle considérable à l'adoption accrue des véhicules électriques, mais les statistiques montrent que, à mesure que de plus en plus de modèles apparaissent sur le marché et dans une gamme plus large, et à mesure que les Canadiens se familiarisent avec les véhicules électriques, cette angoisse de la panne s'estompera au fil du temps, avec un peu de chance.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Simard, qui aura 2 minutes et 30 secondes, s'il vous plaît.

[Français]

Mario Simard: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis désolé, monsieur Cauchi, car, tantôt, je ne vous ai pas laissé l'occasion de répondre. Nous allons arranger ça.

Je vais essayer d'être plus clair avec vous.

J'ai bien aimé vos échanges avec mon collègue. Vous avez indiqué clairement que, si on ne s'attaquait pas à la question du transport, on ne parviendrait pas à atteindre nos cibles de réduction des gaz à effet de serre.

Quand la norme était en place, on avait des projections quant à la cible à atteindre en matière de réduction des gaz à effet de serre. Je suppose que des projections ont aussi été faites pour le cas où la norme serait abolie. Je pense qu'avec la norme, ça supposait une réduction de 362 mégatonnes. Sans la norme, je suppose que vous avez des projections.

Est-ce qu'il vous est possible de fournir au Comité un genre de petit tableau comparatif? Est-ce que vous pouvez indiquer comment la nouvelle politique du gouvernement va arriver à réduire les gaz à effet de serre de façon intéressante?

Je me tais maintenant pour vous laisser le temps de répondre.

• (1150)

Mark Cauchi: Il faut reconnaître qu'il y avait un certain double emploi entre les programmes. Il y avait deux règlements pour les véhicules légers: la norme sur les disponibilités des véhicules électriques et les normes de performance en matière de gaz à effet de serre. Nous avons intégré ces deux règlements en un seul pour éliminer le doublon. Ça, c'est important.

La modélisation que nous avons faite indiquait que l'approche annoncée par le premier ministre permettrait d'atteindre plus de 300 millions de mégatonnes cumulatives d'ici 2050. Ça aussi, c'est important. Il faut que nous précisions cette modélisation dans la *Gazette du Canada* dans les mois à venir.

Mario Simard: D'accord, merci.

Je sais qu'il ne me reste pas beaucoup de temps de parole, mais j'aurais une petite demande très rapide à vous faire. J'aimerais que vous nous fournissiez par écrit les données que vous avez sur la disponibilité des véhicules, selon que la norme est en place ou non. Je pense que ce serait intéressant pour le Comité d'avoir ces données.

Merci.

Mark Cauchi: Merci beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Je vais maintenant donner la parole à M. Bexte, qui aura cinq minutes, s'il vous plaît.

David Bexte (Bow River, PCC): Je souhaite la bienvenue aux témoins. Merci beaucoup de votre présence aujourd'hui.

Bonjour, chers collègues.

J'aimerais pouvoir comprendre la baisse des ventes de véhicules à émission zéro, cette année, et ce qui a causé cela. Peut-être que M. Cauchi pourrait répondre à cette question.

De 2025 à 2026, la vente des véhicules électriques a connu une baisse de 39 %. Quel est le mécanisme...

Mark Cauchi: Nous pouvons certainement parler de ce qui est en train de se passer, selon nous. Évidemment, personne n'a toute la réponse.

Certes, les données ont effectivement montré une baisse des ventes. En 2024, nous étions à 15 %. En 2025, nous sommes passés à environ 10,5 %. J'ai entendu dire que Statistique Canada avait publié les chiffres du premier trimestre de 2026 et que ces chiffres ont considérablement augmenté, ce qui n'est pas surprenant. Je pense que c'est évidemment l'effet du prix de l'essence.

Nous voyons également l'effet du programme de remise. Nous avons certainement vu que...

David Bexte: Parlez-vous de la disparition de l'ensemble de ces programmes, et de leur incertitude?

Mark Cauchi: Nous avons certainement vu que l'expiration du programme de remise avait eu un impact. Nous avons également...

David Bexte: Merci. Je vais changer un peu de sujet ici.

Je me demandais si la saturation du marché était en cause, ici. Il y a à la fois le taux de la demande, l'incertitude des politiques gouvernementales et les circonstances géopolitiques. Nous n'avons simplement pas suffisamment adapté les choses.

Par ailleurs, si nous souhaitons devenir un important exportateur de véhicules électriques, comment allons-nous composer avec le fait que, peu importe le marché que nous visons, l'Asie ou l'Europe, notre plus important client, c'est les États-Unis, et que la demande en véhicules électriques importés de ce côté sera inexistante?

Mark Cauchi: Il est important de reconnaître qu'il y a une fluctuation dans l'offre et la demande. Je comprends où vous voulez en venir, mais la situation ne sera pas statique. Je pense que, malgré les signaux politiques au sud de la frontière, nous nous attendons à ce que les choses changent.

Nous voyons également, évidemment, l'intérêt très clair du gouvernement pour la diversification commerciale, y compris avec l'Union européenne. Assurément, les fabricants automobiles souhaitent de plus en plus être compétitifs sur la scène internationale.

David Bexte: Je sais qu'il y a un intérêt ici, mais cela ne va pas changer le fait que les États-Unis sont géographiquement notre voisin, et ils seront toujours notre plus grand débouché.

Passons à l'infrastructure et au réseau.

Nous commençons à voir, d'après les témoignages et les questions, qu'il y a une sorte de disparité paradoxale entre l'offre et la demande, c'est-à-dire les lieux où on trouve des infrastructures, où on enregistre une demande et où on observe des écarts. L'infrastructure de recharge dépend de l'expansion du réseau, de ses capacités de transmission et de distribution pour les déplacements longue distance dans les zones rurales, mais c'est dans le milieu périurbain qu'il y a le plus de congestion.

Il est indiqué qu'une borne de recharge privée de niveau 2 coûte 1 500 \$. D'où va provenir l'argent pour régler ce problème, surtout avec la demande en IA et les nouvelles demandes sur le réseau? Notre réseau n'a pas la capacité de transmettre, de distribuer ou de générer quoi que ce soit.

• (1155)

Anna van der Kamp: Je vais peut-être répondre à la dernière question.

Des études portant sur la pression qu'exerce l'infrastructure de recharge sur le réseau sont en cours. Tous les services publics du pays font leur planification en ce sens, et assurément, le gouvernement fédéral examine de près le système électrique pour alimenter la discussion.

Je ferais remarquer que, si on a la possibilité de gérer la demande en infrastructure de recharge dans tout le pays, le problème sera moins grave que nous le pensons. Selon des études récentes, si nous arrivons à gérer la demande en matière de recharge, et à encourager la recharge la nuit, par exemple, hors des périodes de pointe, il n'y aura pas énormément de nouvelles demandes, en réalité.

David Bexte: D'accord. Parlons du coût de l'installation de l'équipement dans les maisons.

Une borne de recharge privée coûte 1 500 \$. Je parle uniquement de la borne de recharge. Ce prix n'inclut pas la mise à niveau du panneau électrique résidentiel de 60 ampères, 100 ampères ou 200 ampères, ni non plus les nouveaux transformateurs qui seront nécessaires dans tous les quartiers, partout. Combien tout cela va-t-il coûter?

Anna van der Kamp: Mille cinq cent dollars, c'est le coût d'installation. De manière générale, s'il faut que vous ajoutiez quelque chose à votre panneau, vous aurez à dépenser une petite somme supplémentaire, mais finalement, les économies que vous aurez réalisées annuleront cette dépense.

David Bexte: Mettre à niveau un panneau coûte très cher.

Anna van der Kamp: Peut-être, mais encore une fois, je tiens à faire remarquer qu'avec la gestion de la demande, les gens ne dépenseront pas plus que ce qu'ils auront dépensé pour le panneau.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bexte.

[Français]

Je me tourne maintenant vers M. St-Pierre, qui a la parole pour cinq minutes.

Eric St-Pierre (Honoré-Mercier, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence.

Monsieur Cauchi, en février, quand la stratégie automobile a été dévoilée, il y a eu beaucoup de soutien de la part des groupes écologistes. Je pense à Clean Energy Canada, à Mobilité électrique Canada ou au Pembina Institute, entre autres.

Pourquoi pensez-vous que les groupes écologistes sont en faveur de la stratégie automobile?

Mark Cauchi: À mon avis, on reconnaît l'importance de jongler avec les deux priorités: protéger notre secteur automobile et continuer à progresser sur le plan de la réduction des gaz à effet de serre. Selon moi, c'est la raison principale.

[Traduction]

Évidemment, les groupes environnementaux reconnaissent l'importance des véhicules électriques dans la transition vers les objectifs de carboneutralité du Canada. Je pense qu'ils ont vu un bel équilibre dans l'approche du gouvernement. Ils ont vu une réglementation flexible, neutre sur le plan technologique et moins lourde, administrativement parlant, puisqu'il n'y aura qu'un seul règlement, plutôt que deux, et ils ont également vu des cibles claires concernant le déploiement des véhicules électriques et une approche de grammes par mille, qui non seulement favorise les véhicules élec-

triques, mais qui réduit également les émissions de gaz à effet de serre des véhicules à combustion interne et des véhicules hybrides.

Je pense que nous pourrions gagner sur le plan environnemental si nous reconnaissons qu'un mandat de vente axé exclusivement sur les véhicules électriques à batterie ne ferait pas nécessairement baisser les ventes des autres véhicules du parc. Je pense que la communauté environnementale reconnaît, de manière générale, l'époque à laquelle nous sommes et l'importance de cette approche.

[Français]

Eric St-Pierre: Merci.

[Traduction]

Pourriez-vous produire certains de ces communiqués de presse ou tout document qui montre le soutien des groupes environnementaux?

Mark Cauchi: Nous pouvons fournir une liste au Comité. Nous nous ferons un plaisir de le faire.

[Français]

Eric St-Pierre: Le premier ministre de l'Ontario ainsi que plusieurs représentants de l'industrie en Ontario et partout au Canada étaient aussi très favorables à l'annonce.

D'après vous, pourquoi plusieurs Canadiens et parties prenantes étaient-ils en faveur de ce qui a été annoncé?

Mark Cauchi: On a beaucoup critiqué le fait que deux règlements existaient. Je pense que le premier ministre de l'Ontario était clair concernant sa position à cet égard.

● (1200)

[Traduction]

Je pense qu'il était clair que certaines capitales provinciales, en Ontario en particulier, préféraient une approche réglementaire rationalisée susceptible de réduire le fardeau administratif pour l'industrie et de favoriser la compétitivité. C'était certainement assez clair pour le premier ministre de l'Ontario.

D'autres provinces, dont le Québec et la Colombie-Britannique, ont évidemment maintenu leur approche des mandats de vente. J'imagine que c'est parfaitement conforme à ce que le gouvernement fédéral est en train de faire. En effet, certaines personnes se plaignaient du fait que la réglementation précédente reproduisait la réglementation provinciale, et ce n'est désormais plus le cas. Il y a une certaine complémentarité avec ce qui se passe à l'échelle provinciale.

Eric St-Pierre: C'est parfait. Merci.

Si vous pouviez également fournir des articles de journaux ou n'importe quoi d'autre qui montre que d'autres secteurs soutiennent la stratégie, nous vous en serions reconnaissants.

[Français]

Monsieur Tessier, il reste une minute à mon temps de parole, et j'aimerais poser une question à propos de l'investissement de 1,5 milliard de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails à cet égard? Où en est-on exactement dans l'échéancier? J'aimerais aussi obtenir un petit peu plus d'informations sur le moment où on va commencer à déployer les prêts. Pouvez-vous nous dire rapidement où on en est en ce qui a trait aux prêts pour les bornes de recharge? C'est vraiment une bonne nouvelle pour les Canadiens.

Benoît Tessier: Puisque c'est la responsabilité de ma collègue, je vais la laisser répondre à votre question.

Eric St-Pierre: D'accord.

Ma question s'adresse donc à vous, madame van der Kamp.

[Traduction]

Anna van der Kamp: Oui, l'investissement de 1,5 milliard de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada est déjà en cours. La Banque a déjà engagé des fonds. Elle s'est engagée pour 630 millions de dollars pour l'infrastructure de recharge dans tout le pays. Si j'ai bien compris la question, il s'agit certainement d'un dossier actif, à l'heure actuelle. Le programme de la Banque de l'infrastructure du Canada met l'accent sur l'infrastructure de recharge publique rapide et la rentabilité, donc elle essaie vraiment d'attirer l'investissement privé.

La présidente: Merci beaucoup.

Étant donné que les témoins seront présents pendant deux heures, je vais suspendre la séance quelques minutes, le temps de prendre une pause santé, et ensuite nous reprendrons.

Merci.

• (1200) _____ (Pause) _____

• (1205)

La présidente: Reprenons nos travaux.

Nous allons entamer la deuxième série de questions par M. Leslie, qui a six minutes, s'il vous plaît.

• (1210)

Branden Leslie: Merci, madame la présidente.

Selon le président, « un pourcentage plus élevé de véhicules électriques sera exigé de toutes les entreprises pour se conformer aux normes ». C'est tiré du document d'information du communiqué portant sur le nouveau plan. J'ai l'impression que c'est le vieux plan libéral portant sur le mandat de vente de véhicules électriques que l'on a maquillé.

Quel est ce pourcentage?

Mark Cauchi: Le gouvernement a clairement détaillé les cibles qu'il souhaite atteindre, soit des ventes de 75 % de véhicules électriques d'ici 2035, et, je pense, une cible ambitieuse de 90 % d'ici 2040. Bien entendu, c'est conforme à l'objectif de carboneutralité à long terme...

Branden Leslie: Les 75 % sont-ils basés sur le marché actuel? Est-ce qu'il s'agit du meilleur des scénarios? Est-ce que vous avez juste choisi un chiffre au hasard?

Mark Cauchi: Ce chiffre vient d'une décision qui a été prise en fonction de différents critères décisionnels.

Branden Leslie: Vous avez fait des modélisations pour arriver à cette suggestion, en vous fondant sur la direction actuelle et les subventions planifiées pour les prochaines... Je ne suis pas certain que c'est d'un plan de quatre ou cinq ans dont il s'agit ici. Est-ce à cela que nous pouvons nous attendre?

Mark Cauchi: Il y a plusieurs éléments en jeu ici. Vous avez mentionné les subventions. La remise est définitivement prise en considération. Nous voyons certainement que l'élément de la faisabilité technique, les questions d'offres et de demandes...

Branden Leslie: Vous avez donc la certitude que c'est ce qui va se passer. Le taux d'adoption sera de 75 %. Est-ce bien ce qui va se passer?

Mark Cauchi: C'est la cible annoncée par le gouvernement.

Branden Leslie: J'ai parlé de modélisation, et vous y avez fait allusion précédemment concernant le modèle de réduction des émissions de GES. J'espère que vous pourrez déposer auprès du Comité la modélisation réalisée dans le cadre des anciennes normes sur la disponibilité des véhicules électriques, l'obligation de vente et la modélisation effectuée dans le cadre du nouveau plan, parallèlement, pour que nous puissions voir la différence d'une année à l'autre quant à la quantité d'émissions qui seront réduites dans le cadre des deux plans.

Est-ce quelque chose que vous pouvez faire?

Mark Cauchi: Le gouvernement publiera dans la *Gazette du Canada* cette modélisation avec le règlement proposé. La modélisation dépendra des paramètres énoncés dans le règlement.

Branden Leslie: Cela comprendra-t-il la modélisation réalisée pour les anciennes...? Seront-elles affichées côte à côte?

Mark Cauchi: Il s'agira d'une comparaison entre le modèle précédent et le nouveau modèle.

Branden Leslie: Quand cela sera-t-il fait? Est-ce que cela fait généralement partie du processus de publication dans la *Gazette*?

Mark Cauchi: Oui, cela fait partie du REIR, le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, qui est une obligation de tout règlement fédéral soumis au gouverneur en conseil. Il comprend l'analyse coûts-avantages associée à tout règlement. Cela sera fait dans ce cas-ci. Nous avons l'intention de le publier dans la *Gazette* plus tard au courant de l'année.

Branden Leslie: Certains rapports de Santé Canada ont beaucoup fait état de pollution de l'air et de décès. Serez-vous en mesure de déposer la modélisation sur le nombre de décès qui pourraient être évités en vertu de l'ancienne norme sur la disponibilité des véhicules électriques et du nouveau modèle?

Mark Cauchi: C'est une question qui concerne davantage Santé Canada, mais nous lui communiquerons assurément ces données.

Branden Leslie: Pourriez-vous communiquer avec le ministère et lui fournir toutes les données pertinentes?

Vous avez mentionné le REIR. Dans quelle mesure le ministère s'attend-il à ce que le nouveau règlement sur les émissions d'échappement dans le cadre de ce nouveau plan augmente le prix des nouveaux véhicules au Canada?

Mark Cauchi: L'une des critiques que nous avons entendues à l'égard de l'approche antérieure concernait l'impact sur le prix des véhicules, et il s'agissait certainement d'un enjeu majeur soulevé durant l'examen de la norme sur la disponibilité des véhicules électriques, ou NDVE. Nous avons réalisé, comme vous le savez, un examen national. Nous assisterons — et les Canadiens le constatent en ce moment — à une augmentation des prix des véhicules en raison des droits de douane, etc. Cela ne concerne pas seulement les véhicules électriques.

Branden Leslie: Je comprends. Selon vous, quelle sera l'augmentation associée à cette seule politique?

Mark Cauchi: Cela sera publié également dans la *Gazette du Canada*.

Branden Leslie: Le savez-vous maintenant?

Mark Cauchi: Nous dépendons de certains paramètres. Je ne suis pas en mesure de vous fournir, par exemple, des valeurs de rigueur provisoires, des valeurs numériques, qui détermineraient ce que...

Branden Leslie: Au moment de l'annonce, on n'avait pas une idée de l'impact sur les prix?

Mark Cauchi: Non, c'est faux. Nous savions que cette politique entraînerait une réduction des coûts, et le secteur automobile a assurément fourni des renseignements à ce sujet.

Branden Leslie: Vous saviez qu'il y aurait une augmentation des prix? C'était connu, mais on ne savait pas de combien?

Mark Cauchi: Le secteur automobile a été assez clair, je pense, même dans les médias par rapport aux coûts associés à la réglementation précédente. Il réclamait l'approche que le gouvernement vient d'annoncer pour réduire les coûts. Je pense qu'il a déposé quelques coûts associés à la NDVE, et nous avons certainement pris cela en considération.

Branden Leslie: D'accord.

En ce moment, combien de véhicules électriques canadiens sur le marché peuvent profiter de la remise complète aujourd'hui?

• (1215)

Mark Cauchi: C'est probablement une question à poser à nos collègues de Transports Canada qui gèrent le programme de remise.

Branden Leslie: Bien sûr. Pouvez-vous nous revenir à ce sujet?

Mark Cauchi: Oui.

Branden Leslie: J'ai remarqué que les remises diminuaient. Elles commencent à 5 000 \$, et d'ici 2030, elles seront réduites à 2 000 \$. Pourquoi applique-t-on une réduction dégressive sur les remises?

Mark Cauchi: Encore une fois, je pense que c'est une question qu'il faudrait probablement poser à nos collègues de Transports Canada qui gèrent ce programme. Cependant, je crois que nous pouvons dire que la parité des prix est un facteur aussi important, et à mesure que les prix des véhicules électriques diminueront graduellement au fil du temps, et nous voyons déjà des preuves de cette diminution...

Branden Leslie: Ces preuves sont-elles solides? Nous ne le savons pas.

Mark Cauchi: Ils pourront probablement vous dire si les remises seront nécessaires à certains niveaux.

Branden Leslie: Le ministère a-t-il réalisé des estimations concernant le revenu moyen des ménages qui s'attendent à recevoir cette remise au cours des quatre prochaines années?

Mark Cauchi: Ce type d'analyse de la distribution de leurs remises relève de Transports Canada; c'est avec ses représentants qu'il faudrait en discuter. Malheureusement, ils ne sont pas ici.

Branden Leslie: D'accord. Je pense que nous devrions tenir une autre réunion, parce que j'ai de nombreuses autres questions dans ce domaine, notamment sur les répercussions et sur la question de savoir qui pourra bénéficier de ces remises. Au bout du compte, à moins que les prix ne diminuent, à moins que nous ne fassions venir une grande quantité de véhicules électriques chinois bon marché, la plupart des gens qui achèteront ces véhicules seront déjà en mesure de le faire.

La présidente: Merci, monsieur Leslie.

Je cède maintenant la parole à M. Greaves pour six minutes, s'il vous plaît.

Will Greaves: Merci, madame la présidente, et merci à nos témoins d'être restés.

Je vais reprendre exactement là où mon collègue s'est arrêté.

Comme nous le savons, le premier ministre et le gouvernement ont récemment négocié un allègement tarifaire avec la Chine, ce qui permet à un certain nombre de véhicules électriques fabriqués en Chine d'entrer sur le marché canadien. J'aimerais simplement vous donner l'occasion de nous fournir plus de détails à ce sujet, tout particulièrement en ce qui concerne le fait de rendre disponibles aux Canadiens des véhicules électriques à moindre coût.

Monsieur Tessier, pouvez-vous nous dire combien il y en aura et quel sera le prix prévu de ces nouveaux véhicules électriques sur le marché canadien?

Benoît Tessier: Évidemment, l'accord de partenariat avec la Chine est la responsabilité d'Affaires mondiales. Je peux résumer essentiellement ce qui a été publié concernant cette négociation, mais comme vous le soulignez, le quota de 49 000 qui a été accordé à la Chine s'accompagnait d'une réserve de véhicules électriques à bas prix. Il est attendu que, au cours des cinq prochaines années, 50 % de ces véhicules électriques en provenance de ce pays seront vendus à moins de 35 000 \$.

Will Greaves: Étant donné que 50 % des véhicules électriques ont été autorisés en vertu du récent accord, avez-vous des raisons de croire qu'il pourrait y avoir plus de véhicules électriques rendus disponibles dans l'avenir, ce qui augmenterait la disponibilité de véhicules électriques à moindre coût pour les Canadiens?

Benoît Tessier: Absolument, je pense que, naturellement, le prix des véhicules électriques a diminué... Compte tenu du prix des batteries et des améliorations technologiques... Tout cela a contribué à la réduction du prix des véhicules électriques dans le monde entier, y compris au Canada, et leurs prix continuent de baisser. Cela se poursuivra assurément au cours des cinq prochaines années.

Will Greaves: D'accord, merci.

Nous avons entendu aujourd'hui et dans le cadre de réunions précédentes nos collègues exprimer des préoccupations au sujet de l'abordabilité, du fait de savoir si les véhicules électriques sont ou non essentiellement un produit de luxe qui ne sera pas offert aux Canadiens ordinaires, aux familles de la classe moyenne. Nous savons que ce n'est pas vrai. Nous savons que la plus grande partie du reste du monde fait déjà la transition vers les véhicules électriques. Nous savons que plus de la moitié des véhicules vendus dans le monde l'an dernier étaient des véhicules électriques, et nous savons donc que des renseignements inexacts ont circulé par rapport à cette question.

Je me demande si l'un d'entre vous pourrait nous dire ce que le gouvernement pourrait faire pour communiquer cette information plus clairement aux Canadiens concernant les économies associées à la transition vers les véhicules électriques. Y a-t-il une stratégie en place pour communiquer les économies que les ménages pourraient réaliser annuellement, comme nous en avons discuté précédemment, madame Van der Kamp, ou l'abordabilité accrue des véhicules électriques qui pénètrent le marché canadien? Pourrions-nous fournir ces renseignements aux Canadiens afin de dissiper certaines des demi-vérités qui circulent?

Anna van der Kamp: Je pourrais peut-être répondre à cette question, car je suis responsable de l'éducation et de la sensibilisation au sujet des véhicules électriques.

Le gouvernement fédéral dispose d'une plateforme sur les véhicules à émission zéro, ou VEZ, dans laquelle il publie cette information, mais je dirais aussi, de façon très importante, que nous appuyons des organisations de partout au pays qui sont les sources de confiance pour les Canadiens sur cette question et se trouvent en fait sur le terrain. Nous avons financé de nombreux projets — plus d'une centaine — partout au pays, portant sur l'éducation et la sensibilisation aux véhicules électriques, couvrant un éventail de sujets et de décideurs. Nous faisons donc déjà ce travail.

Dans le cadre de la stratégie nationale pour les infrastructures de recharge, l'un des principaux piliers sera l'éducation des Canadiens, des entreprises et des travailleurs.

● (1220)

Will Greaves: Je vous remercie de cette réponse. Je suis heureux d'entendre que c'est quelque chose qui relève de vos responsabilités à RNCan.

Est-ce que cette information et cette campagne de communication comprendront également certains des renseignements dont vous nous avez fait part plus tôt, à propos de la disponibilité des bornes de recharge, du fait de faire savoir aux gens que, dans la plupart des cas, ils vivent dans des collectivités desservies par ce type d'infrastructure? De même, il serait utile que les Canadiens aient accès à ces informations.

Anna van der Kamp: Nous avons certainement l'intention de rendre cela plus apparent pour les Canadiens. Nous disposons déjà d'une carte nationale des localisateurs de stations de recharge, accessible publiquement aux Canadiens. Elle montre toutes les stations de recharge publiques disponibles au Canada. Plusieurs autres entreprises fournissent également cette information.

Will Greaves: D'accord, merci.

Je reviens à M. Tessier.

La question de savoir ce que l'échec de la transition vers une économie et un secteur industriel plus propres sous-entend pour la compétitivité internationale du Canada est vaste et touche de nombreux enjeux. Elle demeure toutefois tout à fait pertinente dans le cadre de notre discussion.

Nous avons entendu des suggestions selon lesquelles le Canada ne devrait pas ou ne pourrait pas se désaligner des États-Unis. Cependant, compte tenu des circonstances actuelles aux États-Unis, j'ose espérer qu'il s'agit d'une aberration que le gouvernement américain ne soutienne actuellement pas cette transition et que ce sera pour lui une position très difficile à maintenir dans l'avenir.

Pouvez-vous parler brièvement des risques que court le Canada s'il n'adapte pas son économie en fonction d'une énergie plus propre et d'une réduction des émissions à un moment où c'est ce que la grande majorité du reste du monde essaie de faire?

Benoit Tessier: Oui, certainement.

Je pense que je vais axer ma réponse sur la perspective économique, car c'est le mandat du ministère au sein duquel je travaille.

Essentiellement, vous avez tout à fait raison de signaler que, même si les Américains ou l'administration américaine ont adopté quelques politiques qui limitent la transition vers le secteur élec-

trique et le secteur des véhicules électriques, le reste du monde s'en va manifestement dans la direction opposée. C'est certainement vrai en Europe, où le nombre de véhicules électriques vendus augmente, et c'est aussi vrai dans d'autres marchés.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Simard, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

Mario Simard: Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Cauchi, j'aimerais revenir sur la demande que je vous ai faite tout à l'heure et, peut-être, un peu clarifier le contexte.

Selon l'ancienne norme, sous le ministre Guilbeault, c'était 100 % de véhicules électriques en 2035. Selon la nouvelle norme, c'est 75 % de véhicules électriques en 2035. J'aimerais savoir ceci de la part de votre ministère: avec l'ancienne norme, quelle était la réduction prévue des gaz à effet de serre? Vous pourriez même ajouter à la réponse les répercussions sur la santé. Ensuite, avec la nouvelle norme visant 75 % de véhicules électriques en 2035, quelle est la réduction des GES et quelles sont les répercussions sur la santé?

Êtes-vous en mesure de fournir ça au Comité?

Mark Cauchi: Merci de la question.

Je pense que, en ce moment, ce n'est pas disponible. C'est en train d'être finalisé, développé ou modélisé, si vous préférez, pour être publié dans la *Gazette du Canada* dans les prochaines...

Mario Simard: D'accord.

Dans une allocution d'ouverture que vous avez faite ici au mois de novembre, vous aviez souligné les succès, en Norvège, de la norme qui permet d'avoir davantage de véhicules électriques. Je me demande ce qui a motivé le passage de 100 %, soit l'ancienne norme de M. Guilbeault, à 75 %. Qu'est-ce qui explique ça?

Mark Cauchi: Plusieurs facteurs ont été considérés après l'évaluation nationale de cette norme sur la disponibilité des véhicules électriques.

Premièrement, il y avait le facteur de la tarification. C'était un facteur très important. De plus, dans ce temps-là, la parité du prix des véhicules était un autre facteur. Non seulement au niveau fédéral, mais aussi au niveau provincial, comme au Québec ou en Colombie-Britannique, il y a eu une certaine réévaluation des normes et des mandats, et une réduction des émissions causée par ces facteurs.

● (1225)

Mario Simard: C'est donc un peu ce qu'on disait au début: en fin de compte, on a changé les normes parce qu'il fallait soutenir le secteur de l'automobile dans un contexte difficile. Ce n'est qu'une question rhétorique.

Mark Cauchi: C'est un facteur très important. À l'époque, après les droits de douane, il y a eu une augmentation du prix des véhicules en général pour les consommateurs, et pas seulement celui des véhicules électriques. Ça a touché le prix de tous les véhicules, pas seulement les véhicules électriques. C'était vraiment un défi important, non seulement pour les fabricants automobiles, mais aussi pour les consommateurs.

Mario Simard: Merci.

Madame van der Kamp, je voudrais revenir sur le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, ou PIVEZ.

J'aurais cependant une information à transmettre d'abord à mes collègues conservateurs. Plus tôt, un collègue conservateur vous disait que changer un panneau électrique était très dispendieux lorsqu'on veut connecter une borne. La technologie évolue très rapidement. De mon côté, j'ai payé 45 \$ pour un petit bidule, et une amie électricienne est venue le brancher chez nous. Quand mon sèche-linge fonctionne, mon automobile ne se charge pas et quand le sèche-linge ne fonctionne pas, mon automobile se charge. Je n'ai même pas à gérer ça. Ça a coûté 45 \$ et un souper à une amie. C'est donc assez abordable, et je pourrais vous conseiller cette amie si vous le souhaitez.

Revenons maintenant au PIVEZ.

Présentement, y a-t-il toujours des fonds dans ce programme? Je vous le demande parce que j'aimerais voir l'arrimage entre le PIVEZ qui existait au ministère des Ressources naturelles et l'annonce qu'a faite le premier ministre à propos du 1,5 milliard de dollars et du milliard de dollars supplémentaire qui seraient gérés par la Banque de l'infrastructure du Canada.

Ce que je comprends de ce que j'ai lu, c'est que la Banque de l'infrastructure du Canada serait prête à déployer des sommes pour des projets d'au moins 20 millions de dollars. Est-ce que ça veut dire que les projets en deçà de 20 millions de dollars ne pourront pas passer par la Banque de l'infrastructure du Canada? Ces projets vont-ils toujours passer par le PIVEZ? Le PIVEZ sera-t-il renfloué par le gouvernement?

J'aimerais que vous éclairiez ma lanterne.

Anna van der Kamp: Merci de la question.

[Traduction]

Oui, jusqu'ici, la Banque de l'infrastructure du Canada finance de très grands projets.

Nous avons conclu un protocole d'entente entre notre programme et le leur pour discuter de projets qui présentent un intérêt pour les deux organisations. Jusqu'à présent, nous avons financé les projets de moins de 20 millions de dollars. Les échanges se poursuivent.

Je peux dire que le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro dispose encore de fonds que nous continuerons d'attribuer jusqu'à la fin de l'exercice.

[Français]

Mario Simard: C'est donc jusqu'à la fin de cette année.

Anna van der Kamp: Oui.

Mario Simard: Cependant, pour la suite, savez-vous si les projets seront renvoyés à la Banque de l'infrastructure du Canada ou si le PIVEZ va toujours exister?

[Traduction]

Anna van der Kamp: La question qui se pose en ce moment concerne le financement de ce programme dans l'avenir. Il n'y a aucun engagement à l'heure actuelle.

Le financement de la Banque de l'infrastructure vise les projets qui se prêtent à un financement concessionnel, c'est-à-dire qui appartiennent à un type donné. Notre programme a une orientation différente. Je peux dire en ce moment que la stratégie nationale pour les infrastructures de recharge étudie les outils disponibles.

Je souligne également que nous disposons de quelques outils supplémentaires, comme le Règlement sur les combustibles propres. Dans le cadre de la conformité avec ce règlement, les entreprises pourraient générer des fonds pour investir dans les infrastructures de recharge.

[Français]

Mario Simard: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vais maintenant céder la parole à M. Ross pour cinq minutes, s'il vous plaît.

Ellis Ross: Ce qui me frappe toujours, c'est que ce sont souvent des citoyens qui affirment à l'ensemble des régions rurales du Canada que les véhicules électriques sont convenables pour elles, alors que ce n'est pas ce que me disent mes électeurs. Pour eux, ce n'est ni vraiment pratique ni, d'ailleurs, abordable. Dans certains cas, ce n'est même pas sécuritaire. Nous devons parcourir de longues distances simplement pour obtenir des services. Si l'on parle de la règle des 40 kilomètres pour ce qui est de l'anxiété liée à l'autonomie, je comprends, mais pas lorsque vous devez parcourir 1 000 kilomètres sans trouver aucune station de recharge. Ce n'est pas pratique.

Monsieur Cauchi, vous avez déjà abordé le sujet en répondant à certaines des questions posées par mes collègues. Qu'en est-il des Canadiens qui vivent dans les collectivités rurales, éloignées et nordiques, comme ceux de ma circonscription de Skeena—Bulkley Valley, qui n'ont pas l'option de passer à un véhicule électrique? Comment cette nouvelle stratégie automobile assure-t-elle l'abordabilité et la disponibilité des moteurs à combustion interne pour les personnes qui vivent dans les régions comme la mienne, qui n'ont pas un accès pratique aux véhicules électriques?

● (1230)

Mark Cauchi: Je suis heureux de répondre à votre question.

L'approche actuelle permettra aux véhicules à moteur à combustion interne et aux véhicules hybrides conventionnels d'être toujours vendus, même si l'on s'attend à ce que les ventes diminuent, mais ils seront disponibles à l'achat.

Très souvent, nous remarquons que certaines collectivités semblent continuer de croire que seuls les véhicules électriques à batterie seront utilisés dans l'avenir. Ce n'est pas le cas. La réglementation permettra des véhicules électriques hybrides rechargeables, par exemple. Ce sont des véhicules à deux moteurs qui permettraient aux Canadiens des régions rurales d'utiliser leur moteur à essence lorsqu'ils en ont besoin pour les longues distances.

Ellis Ross: En ce qui concerne mes électeurs dans les régions rurales du Canada, ils s'inquiètent du prix des véhicules à combustion, qui est si élevé qu'ils n'ont d'autres choix que d'acheter un véhicule à combustion d'occasion. Ce marché existe toujours.

L'anxiété liée à l'autonomie est réelle. Pour me rendre dans l'une de mes collectivités, je dois parcourir 1 000 kilomètres vers le Yukon, puis redescendre jusqu'à la collectivité. J'ai entendu parler de personnes dans la batterie à lâché, pour une raison ou une autre. L'hiver, dans le Nord, lorsque la météo frôle les -30° et -40° sur une autoroute isolée, cela devient un risque pour la sécurité. Ce n'est pas une simple question d'abordabilité.

Comment puis-je retourner voir mes électeurs pour leur dire qu'ils n'auront pas à s'inquiéter de l'abordabilité, de la disponibilité et de la sécurité, alors que nous discutons de cette nouvelle politique fédérale sur les véhicules?

Mark Cauchi: Je pense qu'il est assez clair en ce moment que les véhicules à moteur à combustion interne représentent environ 70 % des ventes au Canada aujourd'hui. Nous constatons une grande augmentation des ventes de véhicules hybrides conventionnels. Je pense que le dernier chiffre entendu était 17 %. Il y a une très grande adoption des véhicules hybrides conventionnels, sans oublier les véhicules hybrides rechargeables. Ces types de véhicules seront en place.

Spéculer par rapport à ce à quoi ressemblera le marché des véhicules en 2045 alors que nous savons que le reste du monde est en train d'adopter les véhicules électriques... Nous verrons probablement beaucoup plus de véhicules électriques à longue autonomie...

Ellis Ross: Eh bien, 2045 est bien plus loin... Ma question porte sur l'abordabilité, la sécurité et la disponibilité. C'était ma question.

Madame la présidente, j'aimerais céder le reste de mon temps à ma collègue.

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

J'aimerais reprendre là où il s'est arrêté, car la dynamique de ma circonscription à Terre-Neuve-et-Labrador est extrêmement semblable à ce qu'il décrit, mais plutôt pour ce qui est de l'infrastructure de recharge.

Vous avez dit que la moyenne parcourue par un résident en milieu rural serait de 50 à 60 kilomètres, mais c'est nettement inférieur à ce que mes électeurs doivent parcourir dans le Nord de ma circonscription.

Comment cette politique tient-elle compte des personnes qui doivent parcourir des distances qui dépassent ces moyennes, du point de vue des infrastructures de recharge?

Anna van der Kamp: Je pensais avoir évoqué 60 à 70 kilomètres, mais c'est peut-être peu dans votre circonscription.

C'est une combinaison du fait que les autonomies s'allongent sans cesse et que les stations de recharge publiques s'améliorent pour ces longues distances. Dans votre région, on peut actuellement aller de Corner Brook à St. John's en bénéficiant de services assez fiables tout le long du trajet. Il est même possible d'aller jusqu'à Gros-Morne, mais après, cela devient un peu plus hasardeux.

Carol Anstey: C'est exactement la région de ma circonscription où je retourne souvent. C'est de sa part que je reçois beaucoup de commentaires.

Dans un autre ordre d'idées, on présente souvent les véhicules hybrides rechargeables comme une excellente option pour les personnes qui vivent dans les régions rurales et éloignées. Sachant cela, pourquoi n'avez-vous offert qu'une remise de 2 500 \$ pour les véhicules hybrides rechargeables, plutôt que les 5 000 \$ pour les véhicules électriques?

La présidente: Veuillez répondre rapidement, s'il vous plaît.

Mark Cauchi: Je pense que cette question s'adresse à Transports Canada. Je crois qu'il est juste de dire que cela ne concerne pas le programme de NDVE.

La présidente: D'accord, très bien. Merci beaucoup.

Je me tourne maintenant vers M. St-Pierre pour cinq minutes.

Eric St-Pierre: Merci. Je vais poursuivre dans la même veine.

Madame Anstey, vos électeurs doivent être très emballés, ou, comme mon collègue François-Philippe Champagne le dirait, il y a d'excellentes nouvelles pour vos électeurs, car le programme de prêts de 1,5 milliard de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada aidera beaucoup de gens qui vivent dans les régions éloignées. Par exemple, ma mère était en ville récemment. Elle vit dans le Nord de l'Ontario. C'est un trajet d'environ sept heures depuis Ottawa. J'y vais deux ou trois fois par année avec mon véhicule électrique, que j'arrive à recharger en chemin. Je le fais même à -30°.

[Français]

Comme mon collègue le sait, il y a beaucoup de voitures électriques en Estrie, à Lanaudière, dans les Laurentides et un peu partout au Québec.

Puis, je répondrais à Mme van der Kamp que c'est vraiment une question d'abordabilité.

• (1235)

[Traduction]

Nous économisons de l'argent. En tant que propriétaire de véhicule électrique, chaque année, je verse de l'argent à Hydro-Québec, et cela me fait économiser beaucoup d'argent. C'est une mesure d'abordabilité.

Monsieur Cauchi, je vais vous poser une question qui concerne la norme sur les émissions, qui a remplacé la NDVE.

Pouvez-vous expliquer au Comité pourquoi cette nouvelle norme sur les émissions permettra de réduire les émissions dans le secteur des transports? Vous pourriez peut-être nous présenter un bref aperçu des émissions de gaz à effet de serre du point de vue du secteur des transports et nous dire comment cette nouvelle norme permettra de régler cette partie importante de notre programme climatique.

J'aimerais aussi que vous expliquiez davantage les chiffres concernant l'augmentation des ventes de véhicules électriques de 75 % d'ici 2035 et de 90 % d'ici 2040.

Mark Cauchi: Bien sûr, je serai ravi de vous exposer plus en détail notre réflexion.

Les normes actuelles sur le rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre des camions légers, comme je l'ai mentionné, sont en place depuis un certain temps. Ce sont des normes axées sur le rendement qui sont neutres sur le plan technologique, et elles reposent donc sur le fait que les fabricants d'équipement d'origine apportent sur le marché de plus en plus de véhicules efficaces, dont des véhicules électriques, des véhicules hybrides conventionnels, des véhicules hybrides rechargeables, plus de véhicules à moteur à combustion interne efficaces, etc.

Le fondement de ce règlement est essentiellement une moyenne du parc, pondérée en fonction des ventes. Chaque entreprise aura la capacité de gérer sa propre moyenne.

Ce règlement comporte un certain nombre de mécanismes de flexibilité, notamment la possibilité d'acheter, de vendre et de mettre en réserve des crédits de conformité pour les prochaines années. Dans le passé, il existait d'autres crédits de conformité, notamment pour des aspects hors cycle, afin d'offrir une plus grande flexibilité aux technologies novatrices. Nous sommes en train d'examiner ce que contiendra le règlement souverain canadien. Nous ne sommes pas encore prêts à le divulguer, mais cela sera certainement publié dans la *Gazette du Canada* au cours des prochains mois et montrera aux Canadiens exactement ce qu'imagine le gouvernement comme structure du règlement.

Je me contenterai de dire que nous avons observé des améliorations considérables dans l'efficacité des véhicules et les émissions produites à partir de véhicules individuels depuis que le gouvernement a publié pour la première fois ce règlement en 2011. Nous observons une amélioration d'environ 53 % pour les voitures et d'environ 38 % pour le rendement des camions légers en raison de ces règlements, et alors que nous doublerons la rigueur dans l'avenir, nous constaterons des améliorations encore plus importantes ainsi qu'une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Eric St-Pierre: Formidable. Merci beaucoup.

Madame van der Kamp, vous avez mentionné plus tôt le programme de subvention des véhicules électriques de 2,3 milliards de dollars. Pourriez-vous rapidement nous dire combien de Canadiens profiteront de ce programme? Selon vous, combien de Canadiens pourront faire l'achat d'un nouveau véhicule électrique? Aussi, pourriez-vous nous dire si les Canadiens ont déjà commencé à profiter de ce programme?

Anna van der Kamp: Je peux assurément parler des programmes qui soutiennent les bornes de recharge. D'après ce que m'ont dit ses responsables, la Banque d'infrastructure du Canada va consacrer ce 1,5 milliard de dollars à l'installation d'environ 10 000 bornes de recharge publiques. Pour être claire, il s'agit de bornes de recharge publiques, pour la plupart rapides. Le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro a permis de mettre en place environ 54 000 bornes de recharge, qui sont pour la plupart de niveau 2. Près de la moitié sont destinées aux immeubles résidentiels à logements multiples, permettant à 30 000 Canadiens de recharger leur véhicule plus facilement. Nous appuyons également les bornes de recharge publiques, de niveau 2 et de niveau 3, et de nombreux Canadiens vont pouvoir bénéficier de ces bornes installées à des endroits pratiques.

Est-ce utile?

Eric St-Pierre: Oui. Merci.

Mon temps est-il écoulé?

La présidente: Oui. Merci, monsieur St-Pierre.

[Français]

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

Mario Simard: Merci beaucoup.

Je ne peux pas m'empêcher de défaire des mythes, madame la présidente. J'habite à 650 kilomètres d'ici, au Saguenay—Lac-Saint-Jean. J'arrive à faire cette distance en véhicule électrique. Quand je suis chanceux, ça prend 10 minutes pour la recharge. J'ai une adjointe qui a une petite vessie et qui me retarde davantage que le véhicule électrique, parce qu'elle doit arrêter aux 300 kilomètres pour aller aux toilettes. Je pense que si on arrivait à régler le pro-

blème des gens qui ont de petites vessies et qui doivent arrêter fréquemment aux toilettes, on aurait plus d'efficacité pour ceux qui doivent faire de longs trajets routiers, mais bon, c'est une autre histoire. Cependant, disons que la technologie avance très rapidement et qu'il n'y a pas d'écueil pour quelqu'un qui habite à 650 kilomètres: on se rend à destination avec un véhicule électrique. Ça fonctionne très bien. Les recharges rapides ne nous font pas perdre de temps.

Le problème qui persiste pour bon nombre de Québécois et de Canadiens, c'est d'avoir accès à des véhicules à des prix raisonnables. Le Canada est en retard à cet égard. Je ne comprends pas pourquoi il est possible d'avoir accès à des véhicules en deçà de 40 000 \$ en Europe, alors que ce n'est pas possible au Canada.

Si on n'oblige pas les constructeurs à se rendre à 100 % d'ici 2035, je pense qu'ils ont moins d'incitatifs à fournir des véhicules à faible coût. Est-ce que c'est une dimension qui a été réfléchié dans votre stratégie, l'accès à des véhicules à faible coût?

● (1240)

Mark Cauchi: Oui, bien sûr, on a considéré toutes ces choses. C'était vraiment important de reconnaître l'importance du secteur de l'importation, par exemple des véhicules européens ou des véhicules asiatiques originaires de la Corée du Sud. Évidemment, il y a eu l'annonce du premier ministre concernant les véhicules électriques originaires de la Chine. Ça fait partie de notre analyse. On espère voir un marché, à l'avenir, basé sur des véhicules moins chers et plus rentables pour les fabricants d'automobiles.

Mario Simard: Monsieur Cauchi, lorsque vous êtes passé ici, au Comité, au moment où le premier ministre avait laissé de côté la norme de 100 % d'ici 2035, vous avez dit qu'il allait y avoir des consultations. Est-ce que ces consultations sont terminées? Est-ce que vous pouvez rendre publics les éléments de ces consultations?

Mark Cauchi: Oui, les consultations annoncées par le premier ministre en septembre dernier se sont déroulées pendant 60 jours. Elles portaient sur la norme relative à la disponibilité des véhicules électriques. Nous avons reçu 35 000 soumissions de la part de parties prenantes et d'intervenants canadiens.

La présidente: Merci beaucoup pour la réponse.

Nous devons maintenant passer au prochain intervenant.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bexte, pour cinq minutes.

David Bexte: J'ai cinq minutes. Merci beaucoup, madame la présidente. Je vous en suis reconnaissant. Je pensais avoir deux minutes et demie; j'ai donc tout le temps de discuter de différentes questions.

Par où commencer? Je pense que nous sommes tous enclins à tomber dans des idées reçues. L'idée reçue concernant la Scandinavie, c'est qu'il s'agit d'un climat nordique. Elle se situe sous les latitudes nordiques, mais elle bénéficie de l'influence du Gulf Stream. C'est un climat très différent.

Ce que je voudrais examiner de plus près, c'est le coût unitaire cloisonné des pièces qui a été discuté. La voiture ne coûte pas cher. Elle coûte moins de 30 000 \$. Ce sera excellent, mais ce n'est qu'une analyse isolée. Si l'on transpose cela à l'échelle de la société et qu'on considère les interférences avec tous les autres éléments, tels que la distribution, la production, l'entretien des routes et tout le reste, où sont les analyses qui ont été réalisées à ce sujet?

Madame van der Kamp, pourriez-vous nous donner votre avis sur ce point, soit le coût des infrastructures de recharge à grande échelle? Nous réaménageons des villes entières afin de fournir suffisamment d'électricité à tous les logements, et nous produisons et transportons cette électricité. Cette analyse des coûts a-t-elle été effectuée?

Anna van der Kamp: Je dirais qu'une partie de l'analyse des coûts a été effectuée au cours des dernières années.

Nous allons mener une étude sur la charge nationale, évaluer au cours de l'année à venir la nouvelle situation qui se présente sur le plan réglementaire ainsi que la demande générée par les programmes, et examiner les besoins potentiels du réseau électrique. Cette évaluation est effectuée, encore une fois, compte tenu de la nouvelle compréhension.

David Bexte: Est-elle en cours, ou est-elle prévue?

Anna van der Kamp: Nous venons d'entamer le processus.

David Bexte: Quand pensez-vous que le rapport sera prêt?

Anna van der Kamp: D'ici la fin de l'année.

David Bexte: Sera-t-il public?

Anna van der Kamp: Oui.

Mark Cauchi: Puis-je intervenir?

Anna van der Kamp: Oui.

Mark Cauchi: Quand le gouvernement a annoncé la norme relative à la disponibilité des véhicules électriques en 2023, il a publié une estimation des répercussions sur le réseau. Je pense que les résultats indiquaient une augmentation d'environ 9,5 % de la demande d'électricité prévue d'ici 2050. Cette évaluation devra évidemment être mise à jour.

Comme Mme van der Kamp l'a dit plus tôt, la plupart des recharges au Canada ont lieu pendant la nuit en particulier, lorsque l'on dispose d'un surplus d'électricité...

• (1245)

David Bexte: Cela illustre parfaitement mon propos. J'aimerais vous interrompre tout de suite...

Mark Cauchi: ... le soir, donc le...

David Bexte: C'est mon temps de parole, s'il vous plaît.

Même si les véhicules sont chargés la nuit, la capacité des panneaux électriques des maisons, du transformateur du quartier et du poste électrique situé à la périphérie de la ville doit être suffisante pour permettre le fonctionnement simultané de tous ces équipements.

Le coût supplémentaire a-t-il été prévu dans tout cela?

Anna van der Kamp: Je vais répondre à cette question, si vous êtes d'accord.

Il ne fait aucun doute que tous les services publics procèdent actuellement à une analyse de la demande de pointe et de ses implications pour la capacité de production, et ainsi de suite, dans chaque province.

David Bexte: Cela comprend-il la production, la distribution, la transmission et les améliorations dans les logements?

Anna van der Kamp: Oui, tout à fait.

David Bexte: Je remercie mon collègue du Bloc d'avoir abordé ce sujet... S'il pouvait me communiquer les coordonnées de l'électricien qui ne facture que 45 \$ pour venir moderniser mon panneau

électrique, j'aurais tout un tas de travaux à lui confier, surtout s'il s'agit des travaux qui me coûtent actuellement des milliers de dollars à la ferme, y compris les pièces, la main-d'œuvre et le transport.

Anna van der Kamp: Cependant, je dirais que, cette idée de gestion de la demande sera essentielle pour les services publics pour un tas de raisons, y compris la rectification...

David Bexte: Je suis d'accord.

Anna van der Kamp: En fait, le véhicule-réseau sera une solution qui pourrait finalement générer des revenus pour les Canadiens.

David Bexte: Je connais le concept des compteurs intelligents et des batteries maison réversibles pour la voiture. Je comprends le principe, mais on n'a pas encore réalisé d'analyse des applications à grande échelle, et je crains que nous ne tombions dans un piège, car nous nous concentrons sur un scénario de coûts cloisonnés et isolés, et nous additionnons simplement les chiffres et nous pensons que le résultat sera fantastique. Nous n'avons aucune analyse de l'interférence avec tous les autres éléments du système, comme le prévoit une véritable approche d'ingénierie des systèmes.

Quelqu'un aimerait-il faire quelques commentaires sur la façon dont les provinces s'adapteront? Une grande partie de leur financement actuel pour l'entretien des routes provient de la taxe d'accise sur l'essence et sur le carburant diesel. D'où proviendront ces fonds dans un marché des véhicules électriques? Pensez-vous que les provinces devront imposer une taxe sur les véhicules électriques pour financer l'entretien des routes?

Mark Cauchi: Je pense que certaines provinces le font actuellement.

En Alberta, par exemple, le gouvernement de l'Alberta a instauré une taxe sur les véhicules électriques...

David Bexte: Cela a-t-il été pris en considération dans l'une des analyses réalisées jusqu'à présent?

Mark Cauchi: Tout cela est en cours d'évaluation.

David Bexte: Pourriez-vous nous fournir ces rapports et veiller à ce que toutes les informations actuelles et celles qui apparaissent par la suite soient transmises au Comité?

Mark Cauchi: Je pense qu'il est juste de dire...

On me demande d'arrêter, je vais donc m'en remettre à la présidente.

David Bexte: Veuillez fournir tout cela au Comité, s'il vous plaît.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Oui, c'est parfait. Merci, monsieur Bexte.

Allez-y, monsieur Fanjoy, pour cinq minutes.

Bruce Fanjoy (Carleton, Lib.): Merci.

Si vous souhaitez terminer votre phrase, allez-y, s'il vous plaît.

Mark Cauchi: Je vous en remercie.

Je dirai simplement que nous allons évidemment publier dans la *Gazette du Canada* une évaluation complète de l'analyse de rentabilité de la réglementation. À ce moment-là, certaines des questions qui sont abordées ici feront sans aucun doute l'objet d'une consultation publique et d'un débat.

Cette analyse est en cours; je pense donc qu'il serait prématuré de notre part de présenter cette évaluation avant qu'elle ne soit complètement achevée.

Bruce Fanjoy: Merci.

Madame van der Kamp, je voulais vous demander de nous en dire plus sur la question que vous avez soulevée plus tôt concernant les immeubles multirésidentiels et les difficultés relatives à l'accès aux bornes de recharge personnelles à cet endroit.

Quelles sont les solutions possibles pour relever ce défi en particulier?

Anna van der Kamp: Je vais peut-être commencer par les nouveaux bâtiments en construction. Plusieurs provinces ont envisagé de rendre obligatoire l'installation de bornes de recharge pour véhicule électrique. Quand nous arriverons à l'évaluation des nouveaux bâtiments, nous espérons qu'ils seront construits de manière à être prêts. En réalité, nous disposons d'un vaste réseau de bâtiments au Canada, et il y a là quelques éléments à prendre en considération. Quand on peut faire des rénovations à grande échelle, cela permet au propriétaire d'un appartement, par exemple, de réaliser d'importantes économies.

Je dirais également qu'il existe plusieurs programmes dans les provinces où l'adoption des véhicules électriques est la plus forte — le Québec et la Colombie-Britannique — destinés à aider les copropriétés et les immeubles d'habitation à financer les coûts de rénovation, notamment notre programme et le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro.

Enfin, il existe un nouveau modèle d'affaires vraiment intéressant parce que, comme je l'ai dit, le règlement sur la Norme sur les combustibles propres permet de générer certains revenus. Il existe une entreprise canadienne de production ici au Canada qui verse à ses clients trois cents par kilowatt-heure pour leur consommation liée à la recharge, car elle génère en réalité des crédits qu'elle refile au consommateur sous forme d'économies, et elle propose ces bornes de recharge gratuitement. De nouveaux modèles et de nouvelles possibilités permettent de rendre ce problème un peu moins insurmontable, mais cela exigera sans aucun doute un grand effort.

• (1250)

Bruce Fanjoy: Je pense que, comme nous l'avons constaté ici aujourd'hui chez mes collègues conservateurs, on se concentre sur le coût initial d'un véhicule électrique. Je suis d'accord avec eux pour dire qu'il serait bien de disposer de plus d'options à moindres coûts, mais on ne tient pas suffisamment compte du coût total de possession.

M. Greaves a parlé du prix de 2,15 \$ le litre. Vous avez postulé un prix de 1,50 \$ le litre. Dans bon nombre d'administrations canadiennes, la recharge pendant la nuit peut se faire à des tarifs extrêmement bas, qui représentent environ un dixième des tarifs d'électricité en période de pointe. Comment faire passer ce message à l'avantage de Canadiens?

Mark Cauchi: C'est une très bonne question et un bon point que vous soulevez.

Certainement, nous faisons actuellement face à une forte hausse des prix de l'essence au Canada. La situation en Ukraine avait précédemment créé une certaine instabilité des prix du pétrole et du gaz à l'échelle mondiale. Les prix du pétrole et du gaz sont fixés à l'échelle mondiale; c'est pourquoi, malgré l'abondance de ces res-

sources au Canada, nous sommes souvent soumis au prix du marché.

Cependant, ce que l'on observe dans le secteur des énergies propres, qu'il s'agisse des véhicules électriques ou de l'électricité propre, c'est que de nombreux pays chefs de file, notamment les pays industrialisés, s'efforcent de promouvoir la sécurité énergétique au moyen de l'électrification propre. Non seulement cela est évidemment bénéfique pour la lutte contre le changement climatique, mais cela constitue également un impératif économique et contribue sans aucun doute à faire baisser les prix pour les ménages.

Je crois que l'Institut climatique du Canada a récemment publié une étude sur le portefeuille énergétique qui montre que l'achat d'un véhicule électrique et l'électrification d'un foyer peuvent permettre aux familles de réaliser des économies considérables, non seulement dans le contexte actuel, marqué par l'instabilité des marchés du pétrole et du gaz, mais aussi de manière constante sur le long terme. Les solutions d'énergie propre, comme les véhicules électriques, peuvent assurément jouer un rôle clé dans la sécurité énergétique du Canada.

Bruce Fanjoy: Je vous pose la question à tous. Je ne sais pas qui pourrait être le mieux placé pour y répondre.

À long terme, il est envisageable de tirer parti des batteries des véhicules électriques pour renforcer la capacité du réseau et fournir une alimentation de secours aux maisons, ce qui transforme véritablement le véhicule électrique. Nous commettons souvent l'erreur de croire qu'un véhicule électrique est simplement alimenté différemment d'un véhicule muni d'un moteur à combustion interne, alors que ce n'est pas du tout le cas. Je voudrais savoir ce que le gouvernement fait pour faire progresser la technologie véhicule-réseau et les options possibles au Canada?

La présidente: Monsieur Fanjoy, je m'excuse. Votre temps est écoulé.

Je vais peut-être vous donner 10 secondes pour répondre.

Anna van der Kamp: Ressources naturelles Canada a dans tout le pays des programmes destinés à soutenir ce type de projets qui commencent à s'intéresser à ces processus et à ces capacités.

La présidente: Merci.

Il nous reste quelques minutes. La ministre des Ressources naturelles peut rester jusqu'à 13 h 10. Si le Comité souhaite poser quelques questions supplémentaires, nous pourrions accorder trois minutes à chaque parti, ou bien nous pourrions lever la séance plus tôt. Est-ce que tout le monde est d'accord pour accorder trois minutes à chaque parti, après quoi nous terminerons?

D'accord. C'est magnifique.

Nous allons passer à Mme Anstey, pour trois minutes, s'il vous plaît.

Oh, c'est M. Leslie.

Branden Leslie: Mme Anstey ne se sent pas très bien ces derniers jours.

J'aimerais poser des questions plutôt précises. Les camions de classe 8 sont fabriqués pour la plupart aux États-Unis. Si le Canada ne respecte plus les règles américaines en matière d'émission, nous risquons de voir diminuer le nombre de camions au Canada, d'assister à une hausse des coûts de transport et à une augmentation des prix pour les Canadiens. Pourquoi le gouvernement s'engage-t-il dans une politique désastreuse qui rendra le transport des marchandises encore plus difficile et plus coûteux?

• (1255)

Mark Cauchi: Dans ce cas particulier, le règlement visant les véhicules légers ne s'appliquera pas aux véhicules lourds. Ce sont des règlements distincts. Ces règlements ne concerneront que le parc de véhicules légers et les camions légers. Dans certains cas, ils concernent évidemment les voitures et les véhicules intermédiaires, mais pas les camions lourds. Les camions de classe 8 dont vous parlez relèvent d'une politique distincte.

Branden Leslie: Prévoit-on de ne jamais les inclure?

Mark Cauchi: Nous avons le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds. C'est un règlement distinct. Les autres règlements sont en vigueur depuis 2014. Aucune annonce n'a été faite concernant leur statut; ils demeurent donc en vigueur au Canada. Les fabricants d'équipement d'origine se conforment à ces règlements, et il n'y a pas eu d'autres tentatives...

Branden Leslie: J'ai une autre question.

A-t-on déjà réalisé des modélisations pour estimer le nombre de véhicules électriques qui auraient été vendus dans le contexte où il n'y avait aucune remise au palier fédéral, par rapport à celui où il y avait des remises? Quelle serait la différence attendue au chapitre des ventes?

Mark Cauchi: Je pense que nous devrions poser la question à nos collègues de Transports Canada, puisqu'ils en sont responsables.

Branden Leslie: Cette question relève de Transports Canada. D'accord.

J'aimerais revenir sur la question que j'ai posée plus tôt concernant l'extrait du document d'information selon lequel, je cite « un pourcentage plus élevé de VE sera exigé de toutes les entreprises pour se conformer aux normes au fil du temps ».

Ma question n'est pas de savoir ce que représente cet objectif ambitieux de 75 % ou 90 % d'ici 2040. Je voudrais savoir quelle est l'exigence. Cela me laisse penser qu'il y a quelque chose dans l'accord, ou du moins qu'on a laissé entendre au secteur qu'il existe une exigence selon laquelle un certain pourcentage de véhicules électriques doit être produit.

Mark Cauchi: Il ne s'agit pas d'une obligation de vente. Le calcul se fera en grammes par kilomètre.

Branden Leslie: Je n'ai pas parlé d'obligation de vente. J'ai parlé d'une obligation de production.

Mark Cauchi: Une obligation de production...

Branden Leslie: Le terme « exigé » est clairement intentionnel.

Mark Cauchi: Nous parlons actuellement d'un règlement sur la pollution, il s'agit donc d'un règlement sur les émissions en fonction des ventes.

Branden Leslie: Dans le document d'information, qui est censé être, je suppose, précis pour commencer, mais aussi détaillé, pourquoi utilise-t-on précisément le mot « exigé »? Ce n'est pas seule-

ment un espoir ou un rêve que l'on puisse construire ces véhicules électriques, mais c'est « exigé » de toutes les entreprises qu'elles se conforment aux normes au fil du temps. Il doit y avoir un plan précis à ce sujet. Je suis curieux de savoir quel est ce pourcentage.

Mark Cauchi: Le gouvernement a indiqué le pourcentage de 75 %. Son objectif est d'atteindre 75 % de ventes de véhicules électriques.

Branden Leslie: C'est un objectif, mais ce document indique très clairement que c'est « exigé ». J'ai demandé si ces règlements obligatoires avaient été abrogés. Ils ne l'ont pas été, mais j'espère sincèrement qu'ils le seront. Pour moi, cela ressemble à une obligation sous une autre forme. Le mot « exigé » dans le document du gouvernement indique qu'il existe clairement un plan visant à imposer, du côté des constructeurs et non nécessairement du côté des vendeurs, comme dans l'ancien plan, qu'un certain pourcentage de véhicules soit fabriqué au Canada et que ce soit des véhicules électriques.

La présidente: Merci, monsieur Leslie.

Nous allons maintenant passer à M. Greaves, pour trois minutes.

Will Greaves: Merci, madame la présidente.

Avant de poser ma question, j'aimerais rétablir les faits, car le modèle de la Norvège a été mentionné à plusieurs reprises au cours de notre réunion d'aujourd'hui, et la raison en est, bien sûr, que la Norvège est le chef de file mondial en matière d'adoption de véhicules électriques. L'année dernière, 97 % des véhicules vendus en Norvège étaient des véhicules électriques. L'un de nos collègues a laissé entendre que c'était une idée reçue de comparer la Norvège au Canada pour diverses raisons. Je tiens à ce qu'il soit consigné au compte rendu que cela est faux.

La température moyenne en décembre dans la ville de Tromsø, située très très au nord en Norvège, je vous l'assure, est de 0°C. La température moyenne en décembre à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, est de 5°C. La température moyenne en hiver à Karasjok, dans le Nord de la Norvège, est de -16°C. La température moyenne à Smithers, en Colombie-Britannique, est de -11°C. Ces deux villes se trouvent dans la circonscription de M. Ross.

Le fait est qu'il n'y a, en réalité, aucune raison géographique ni climatologique qui explique pourquoi ce qui fonctionne en Norvège ne fonctionnerait pas dans le Nord du Canada, et le piège réside dans le fait que nos collègues continuent d'affirmer le contraire.

Je comprends que la comparaison avec la Norvège ne soit pas avantageuse pour nos amis albertains, car elle met en évidence les différences dans la gestion des richesses naturelles dans ces deux pays. Essayons de nous en tenir aux faits, s'il vous plaît.

Puis-je demander aux témoins s'il y a une raison de penser que les températures froides ou l'éloignement géographique dans le Nord constituent un obstacle insurmontable à l'adoption des véhicules électriques dans les collectivités nordiques et éloignées du Canada?

Mark Cauchi: Il y a sans aucun doute quelques répercussions sur le rendement de la batterie qui sont associées au froid extrême. Je pense que tout le monde le sait et que la plupart des constructeurs automobiles le reconnaîtront. Cependant, sont-ils insurmontables? Je ne le crois pas.

Si l'on examine la situation moyenne dans un pays comme la Norvège, on constate que la Norvège a consacré beaucoup de temps à sensibiliser le public, notamment dans les collectivités du Nord, à l'importance de réchauffer les batteries avant de les recharger le matin, par temps froid et dans des conditions météorologiques extrêmes. La Norvège a mené un certain nombre de projets pilotes dans le Nord pour rallier les collectivités à cette initiative et à la transition vers les véhicules électriques.

On constate que l'Islande affiche elle aussi des ventes élevées de véhicules électriques. Elle y est parvenue de la même manière. La Suède, le Danemark ont fait de même, et la liste est longue.

Est-ce insurmontable? Je ne le pense pas. Je pense que les technologies s'améliorent sans aucun doute. On constate que l'on sait de mieux en mieux comment faire face aux conditions de froid extrême...

• (1300)

Will Greaves: Je m'excuse.

Madame la présidente, je pense qu'il est difficile d'entendre le témoin. Nos collègues ne font pas preuve du respect qui s'impose envers les témoins qui comparaissent aujourd'hui devant le Comité.

Je vous demanderais d'accorder quelques secondes supplémentaires pour que le témoin termine sa réponse.

La présidente: Oui, nous allons laisser les choses se calmer et ajouter 20 secondes.

Mark Cauchi: Les pays froids et ceux qui connaissent des hivers où les températures sont extrêmes se tournent vers les véhicules électriques. Cela ne veut pas dire que leur expérience est identique à la nôtre au Canada.

Nous nous attendons bien sûr à des progrès en matière de technologie des batteries, de bornes de recharge et d'accès aux bornes de recharge, etc. Il n'y a aucune raison pour que les véhicules électriques ne puissent pas être utilisés en ce moment dans une collectivité nordique, s'ils sont disponibles et s'il y a des bornes de recharge. Nous citerions simplement les exemples à l'étranger où c'est le cas.

Will Greaves: Merci de la réponse. Je vous en remercie.

[Français]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous terminons avec M. Simard, qui dispose de trois minutes.

Mario Simard: Merci beaucoup, madame la présidente.

Comme vous êtes là, madame van der Kamp, je vais en profiter pour aborder avec vous la suspension de la taxe d'accise sur l'essence. Je me souviens que, pendant la période de la COVID-19, les pétrolières arrivaient à jouer un peu sur les marges de raffinage et à les augmenter d'une façon qui ne cadrait pas nécessairement avec l'augmentation du prix du baril.

Est-ce que vous avez mis en place des mesures pour vous assurer que le montant de 10 ¢, soit à peu près ce que représente l'économie de la taxe d'accise, ne soit pas récupéré et ravalé par les pétrolières en marges de raffinage? Est-ce qu'il y a des mesures en ce sens? Est-ce que Ressources naturelles Canada a fait des études sur la mise en place d'une telle politique?

Anna van der Kamp: Merci de la question.

[Traduction]

Il faudrait que je renvoie la question à mes collègues de Ressources naturelles Canada. Je suis spécialiste de la recharge des véhicules électriques, pas du prix de l'essence. Je m'excuse.

Si vous le voulez, je pourrais demander des précisions, et je peux vous revenir avec les études à ce sujet.

[Français]

Mario Simard: Vous n'avez donc pas d'indications là-dessus. Il n'y a pas de souci.

J'aimerais revenir sur une chose. Il y avait un programme de financement des autobus urbains et des autobus scolaires électriques. On entend dire que le gouvernement travaille présentement au refinancement des autobus urbains, mais qu'il aurait laissé de côté l'exigence qu'ils soient à zéro émission. Est-ce que c'est vraiment le cas?

Mark Cauchi: Parlez-vous des véhicules lourds?

Mario Simard: Je parle des autobus.

Mark Cauchi: Ce n'est pas inclus dans notre règlement pour les véhicules légers. Comme je l'ai mentionné, il y a un règlement pour la réduction des gaz à effet de serre pour les camions lourds, y compris les autobus, mais ce n'est pas notre mandat de vente. C'est un règlement de performance concernant les émissions de gaz à effet de serre.

Comme vous l'avez mentionné, le ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités gère un programme pour subventionner les autobus à zéro émission. Ça, c'est une importante partie de notre approche fédérale.

Mario Simard: Est-ce que le financement des autobus à zéro émission est encore maintenu?

Mark Cauchi: Je pense que vous devriez poser des questions sur le financement de ce programme à mes homologues du ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités Canada.

Mario Simard: D'accord, merci.

Le 31 mars dernier, le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission a pris fin, je crois, avant qu'il commence à produire ses véritables effets au Québec. C'est long, lancer une structure comme ça. Il reste des constructeurs de véhicules électriques moyens ou lourds, au Québec, qui ne bénéficient plus de cette forme de soutien. Est-ce que je comprends bien?

• (1305)

[Traduction]

Anna van der Kamp: Je tiens également à dire qu'il s'agit d'un programme de Transports Canada, et que je ne peux donc pas en parler.

[Français]

Je suis désolée.

Mario Simard: D'accord. Merci.

La présidente: Merci beaucoup à tous les témoins de leur présence.

Monsieur Leslie, la parole est à vous.

[Traduction]

Branden Leslie: J'ai une question, madame la présidente.

On a posé de nombreuses questions portant sur les infrastructures de transport. Il s'avère que les fonctionnaires de Transports Canada auraient probablement dû être présents aujourd'hui. Plutôt que de demander une heure supplémentaire pour discuter uniquement avec eux, pourrions-nous envoyer des questions par écrit au greffier afin qu'il les transmette à Transports Canada pour que les représentants y répondent, et ainsi ne pas perdre davantage de temps? Nous disposerions alors de leurs réponses pour l'étude. Il y en avait au moins quelques-unes, voire plus, d'autant plus que j'ai cessé de poser les questions qui relevaient clairement de la compétence de Transports Canada.

La présidente: Oui, je pense que la question s'adresserait au greffier ou aux analystes.

Est-ce approprié?

Le greffier du Comité (Leif-Erik Aune): Si les députés m'envoient les questions qu'ils souhaiteraient poser au gouvernement pour recevoir des réponses écrites, je serai heureux de contacter les bureaux des affaires parlementaires de ces ministères respectifs et transmettre les questions au nom du Comité.

Branden Leslie: D'accord, nous allons donc volontiers saisir cette occasion et vous les envoyer dans les plus brefs délais.

J'espère qu'ils choisiront d'y répondre et que nous pourrions les inclure dans le rapport final que les analystes vont rédiger, si elles s'avèrent pertinentes, ce dont je ne doute pas.

La présidente: Oui, je ne pense pas que cela pose problème. L'objectif des questions est d'obtenir des réponses pour éclairer le rapport final, pour que les analystes en tiennent compte.

Merci beaucoup aux témoins du temps qu'ils nous ont consacré aujourd'hui. Nous vous en sommes vraiment reconnaissants.

Notre prochaine réunion se tiendra le mardi 21 avril, à 15 h 30.

Je remercie tous les députés formidables de cette excellente réunion.

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>