



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 008

Le mercredi 25 novembre 2020

Président : M. Francis Scarpaleggia



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le mercredi 25 novembre 2020

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.)): Bienvenue à tous à la huitième réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Il s'agit de la quatrième et dernière réunion avec des témoins pour notre étude des véhicules zéro émission.

Nous accueillons aujourd'hui quatre témoins. Chaque témoin dispose de cinq minutes pour livrer sa déclaration liminaire. Cette déclaration sera suivie, bien entendu, de la période de questions habituelle.

Messieurs, vous pouvez vous exprimer dans la langue officielle de votre choix. Lorsque vous n'êtes pas en train de parler, veuillez fermer votre micro. Aussi, afin de permettre aux députés d'obtenir le maximum de renseignements à partir de leurs questions, soyez aussi concis que possible dans vos réponses et venez-en au vif du sujet le plus directement possible. Ainsi, les membres du Comité pourront poser davantage de questions et notre comité obtiendra plus d'information pour son rapport.

Sans plus tarder, je pense que nous sommes prêts à commencer. Je demanderais...

[Français]

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Godin, vous avez la parole.

M. Joël Godin: Nous avons reçu des documents à plusieurs reprises, notamment de Mobilité électrique Canada. Nous accumulons donc les documents.

Je veux simplement m'assurer qu'on indique aux députés si la version du document que nous recevons est identique à une ancienne version ou si elle a été modifiée. Le greffier peut-il nous le faire savoir? Nous avons de la difficulté à faire le suivi de tous ces documents.

Le président: Parlez-vous des documents transmis par les témoins?

M. Joël Godin: Oui.

Le président: Si je comprends bien, vous dites que les documents sont parfois envoyés une deuxième ou une troisième fois? Cela ne devrait se produire que très rarement puisque, une fois que ces documents sont déposés au greffe du comité, ils sont envoyés aux députés.

Il peut arriver qu'un témoin envoie des renseignements supplémentaires et modifie son document. Parfois également, les témoins envoient différents types de documents: une note d'information peut

s'ajouter au document déposé pour les besoins de la réunion, par exemple.

M. Joël Godin: Je comprends.

Ma critique se veut constructive. J'aimerais seulement que nous soyons informés lorsqu'il y a une révision. Sinon, nous considérons qu'il s'agit du même document.

• (1535)

Le président: C'est une bonne idée puisque nous recevons plusieurs documents par courriel.

M. Joël Godin: Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Nous accueillons aujourd'hui la Fédération canadienne des contribuables, Mobilité électrique Canada, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada et Ballard Power Systems.

Nous allons suivre cet ordre, et les témoins disposeront de cinq minutes chacun. Pour commencer, nous entendrons la Fédération canadienne des contribuables, représentée par Aaron Wudrick, le directeur fédéral.

Je vous en prie, monsieur Wudrick, vous avez cinq minutes.

M. Aaron Wudrick (directeur fédéral, Fédération canadienne des contribuables): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Bonjour à tous. Je tiens à remercier le Comité de l'invitation à comparaître aujourd'hui.

La Fédération canadienne des contribuables, pour ceux qui ne la connaissent pas, est un organisme à but non lucratif non partisan, fondé en 1990. Nous comptons environ 235 000 supporters dans tout le pays. Nos activités de défense se concentrent sur trois domaines: moins d'impôts, moins de gaspillage au sein du gouvernement, et plus d'imputabilité et de transparence de la part du gouvernement.

En ce qui a trait à l'étude du Comité, la raison de notre présence aujourd'hui est la présentation de notre mémoire qui porte sur le deuxième point, soit le gaspillage au sein du gouvernement, et plus précisément sur ce que nous considérons comme un programme bien intentionné, mais au bout du compte inutile pour ce qui est d'encourager l'achat de véhicules zéro émission.

En octobre, nous avons publié des documents obtenus dans le cadre de la Loi sur l'accès à l'information au sujet du coût d'un programme lancé par le gouvernement fédéral l'an dernier, intitulé « Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission ». Ce programme offre aux contribuables une subvention pouvant aller jusqu'à 5 000 \$ sur le prix d'achat d'un véhicule électrique, si le prix du modèle de base est inférieur à 45 000 \$. Si le prix du modèle de base est inférieur à 45 000 \$, les modèles dont le prix est plus élevé sont également admissibles, du moment que leur prix est de 55 000 \$ ou moins.

Les concessionnaires appliquent cette subvention au prix des véhicules admissibles au moment de l'achat et soumettent ensuite une demande de remboursement de la subvention à Transports Canada.

Le programme a été lancé en mai 2019 et devait se poursuivre pendant trois ans, avec un budget de 300 millions de dollars. Au mois de janvier 2020, un montant de 134 millions de dollars avait été remboursé et le reste des fonds sera entièrement écoulé avant la fin de 2020.

Tesla a obtenu la majorité des subventions du programme, récoltant ainsi plus de 60 millions de dollars entre mai 2019 et mars 2020, soit en un petit peu moins d'un an. Il convient de souligner que le Modèle 3 de Tesla n'était pas admissible à la subvention initialement parce que son modèle de base se vendait 53 700 \$, soit bien au-dessus de la limite de prix de 45 000 \$.

Pour contourner cette situation, Tesla a mis en vente, sur le marché canadien seulement, une version du Modèle 3 dite Standard, qui offre une autonomie réduite, non négociable, de 150 kilomètres par charge. Tesla a offert ce véhicule à 44 999 \$, soit un dollar de moins que la limite de prix de sorte qu'il soit admissible à la subvention du gouvernement.

Fait intéressant, la société a vendu seulement 126 de ces modèles de base, comparativement à plus de 12 000 du modèle Standard Plus, qui est désormais également admissible à la subvention compte tenu de l'existence de ce modèle de base.

Il y a là un problème. La limite de prix a été établie en théorie pour éviter justement que des subventions soient accordées pour des véhicules coûteux, et pourtant c'est exactement ce qui se produit. Mais surtout, si l'objectif de ces subventions est d'encourager les gens à se procurer un véhicule zéro émission, il semble qu'une question pertinente serait de savoir si elles favorisent leur adoption, ou aident simplement les personnes qui vont de toute manière acheter un véhicule zéro émission. Cette question est particulièrement pertinente en raison du prix de vente de ces véhicules.

Un véhicule de 45 000 \$, et ne parlons même pas d'un véhicule de 55 000 \$, serait considéré comme un véhicule de luxe pour la plupart des Canadiens. Fait-on une utilisation optimale de l'argent des contribuables canadiens ordinaires lorsque nous subventionnons l'achat de véhicules de luxe pour des personnes qui sont en mesure de payer le plein prix pour ces véhicules. J'ose avancer que la réponse est non, et pour cette raison, notre organisme estime que ce programme doit être supprimé, ou à tout le moins, revu.

Je terminerai mes observations en indiquant que dans le passé, ce gouvernement a démontré qu'il était sensible à cet « effet d'aubaine », selon lequel le fait de subventionner le coût de quelque chose ne fait que cumuler les avantages supplémentaires pour des personnes qui seraient heureuses de payer le plein prix de toute façon. Le gouvernement actuel a supprimé les crédits d'impôt accor-

dés pour le transport en commun et pour les activités sportives et artistiques des enfants en se fondant justement sur cet argument, soit qu'il existait peu de preuves démontrant que ces crédits incitaient les gens à pratiquer ces activités, mais constituaient plutôt une aubaine pour ceux qui allaient de toute manière utiliser le transport en commun ou inscrire leurs enfants à des activités sportives.

Les dollars des contribuables sont précieux. Pour chaque utilisation que l'on en fait, de nombreuses autres possibilités s'offrent à nous. Je demande instamment à ce comité d'explorer ces possibilités pour assurer que les contribuables en ont pour leur argent.

[Français]

Le président: Je vous remercie, monsieur Wudrick. Cela est très intéressant et vos explications sont très claires.

Nous passons maintenant à M. Breton, président et directeur général de Mobilité électrique Canada.

Monsieur Breton, vous avez la parole pour cinq minutes.

● (1540)

M. Daniel Breton (président et directeur général, Mobilité électrique Canada): Bonjour, mesdames et messieurs les députés.

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à votre comité dans le cadre de votre étude sur les véhicules zéro émission au Canada.

Fondée en 2006, Mobilité électrique Canada est l'une des toutes premières organisations du monde consacrées à la mobilité électrique. Nous sommes une organisation nationale à but non lucratif et sommes considérés comme les experts canadiens de la mobilité électrique.

[Traduction]

Mobilité Électrique Canada compte plus de 220 organisations membres, dont des services publics, des fabricants de véhicules, des fournisseurs d'infrastructures, des entreprises de technologie, des centres de recherche, des villes, des universités, des gestionnaires de flottes de véhicules, et ainsi de suite.

L'équipe de MÉC travaille sur la mobilité électrique, du vélo à la voiture, du bus au bateau, du camion au train, de l'exploitation minière à la recherche, des lignes de montage aux infrastructures et au recyclage, et ce, d'un océan à l'autre.

Personnellement, je travaille dans le domaine de la mobilité électrique depuis presque 20 ans, et je suis l'auteur de nombreux livres sur le sujet. Chez moi, nous conduisons des véhicules électriques et, soit dit en passant, nous vivons dans une région rurale.

MÉC est en faveur d'incitatifs pour l'achat de véhicules électriques légers et lourds, qu'il s'agisse d'autobus pour les transports en commun ou d'autobus scolaires, et d'incitatifs pour l'achat de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables usagés. Mobilité électrique Canada appuie aussi l'aide financière pour l'achat et l'installation d'une infrastructure de recharge, l'adoption d'une norme fédérale en matière de véhicules zéro émission, les programmes d'innovation associés à l'industrie des véhicules électriques, l'éducation des consommateurs, l'électrification des parcs automobiles gouvernementaux ainsi que les programmes de formation et de recyclage des travailleurs partout au Canada.

Durant la première moitié de 2020, les ventes de VZE représentaient 3,5 % de toutes les ventes de véhicules légers au Canada.

À moins que le Canada n'adopte une norme visant les VZE, le pays ne sera pas en mesure d'atteindre ses cibles en matière d'adoption de véhicules électriques. Il est encore très difficile de trouver un véhicule électrique étant donné que seulement 33 % des concessionnaires automobiles canadiens ont au moins un VE en stock. À l'extérieur du Québec, de la Colombie-Britannique et de l'Ontario, moins de 20 % des concessionnaires ont au moins un véhicule électrique dans leur parc, et ce, même si les concessionnaires souhaitent en vendre, l'offre est tout simplement insuffisante pour répondre à la demande des consommateurs.

D'après un rapport publié en 2019 par Clean Energy Canada, on prévoit que 560 000 emplois liés aux technologies propres seront créés au Canada d'ici 2030, et que 50 % d'entre eux le seront dans le secteur des transports propres.

Entre 2021 et 2030, si le Canada suit l'exemple de la Californie, de la Colombie-Britannique, du Québec et d'autres États dans le monde, et s'il adopte une norme en matière de VZE, les recettes de ventes prévues, selon nos calculs, pourraient dépasser 190 milliards de dollars.

[Français]

Le Canada a pour objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, ou GES, d'au moins 30 % d'ici 2030 par rapport au niveau de 2005. Or, entre 2005 et 2018, les émissions de GES des voitures et des camions légers ont augmenté de 9 %. Les émissions de GES provenant du secteur des transports pourraient bientôt devenir la première source d'émissions de GES au Canada, devant les secteurs du pétrole et du gaz.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, le Canada est le pays numéro sur le plan mondial pour les émissions de GES par kilomètre parcouru de son parc de véhicules légers, devant le parc de véhicules légers des États-Unis.

Au cours de la même période, les émissions de GES du secteur de l'électricité ont diminué de 46 %, faisant du réseau électrique canadien l'un des plus propres du monde, 82 % de l'électricité au Canada provenant de sources non émettrices de GES.

Selon le Conseil national de recherches du Canada, les véhicules électriques légers et lourds sont plus propres que les véhicules à essence ou les véhicules diesel partout au Canada. D'ici 2025, les nouvelles technologies des batteries feront baisser le prix de celles-ci de plus de 50 % pendant que leur autonomie augmentera de plus de 50 %.

[Traduction]

La pollution atmosphérique au Canada est responsable de 14 600 décès, ce qui représente 7,5 fois le nombre de décès dus à des accidents de la route.

En 2017, les transports étaient responsables de la majorité des émissions totales d'oxydes d'azote et des émissions de monoxyde de carbone au Canada.

D'après un rapport publié en 2019 par Santé Canada, la valeur économique annuelle totale associée à la pollution atmosphérique est de 114 milliards de dollars.

En conclusion, les véhicules électriques, qu'ils soient légers ou lourds, peuvent aider le Canada à atteindre ses objectifs en matière de changement climatique, à diminuer la pollution atmosphérique et contribuer à améliorer la santé des citoyens canadiens.

Merci.

● (1545)

[Français]

Le président: Je vous remercie, monsieur Breton.

Monsieur Adams, êtes-vous là?

[Traduction]

À un certain moment, la communication était interrompue. J'imagine que vous êtes revenu en ligne, monsieur Adams. Êtes-vous là? Non?

Très bien, dans ce cas, nous allons céder la parole à M. Pocard de Ballard Power Systems pour cinq minutes. Je vous en prie.

[Français]

M. Nicolas Pocard (directeur, Marketing, Ballard Power Systems Inc.): Bonjour.

Je m'appelle Nicolas Pocard. Je suis directeur du marketing et de la stratégie chez Ballard Power Systems.

[Traduction]

Ballard est une entreprise de technologie établie à Vancouver, en Colombie-Britannique, qui travaille au développement de la technologie des piles à combustible à hydrogène depuis les 40 dernières années.

Aujourd'hui, j'aimerais mettre en évidence le rôle important que joue l'hydrogène dans la décarbonisation de l'économie au Canada, plus précisément dans le domaine des transports lourds. Nous estimons que si l'on veut respecter l'objectif de la carboneutralité d'ici 2050, il faudra utiliser la mobilité lourde propulsée à l'hydrogène pour atteindre les cibles. Par mobilité lourde, je veux dire l'industrie des camions lourds, du ferroviaire et l'industrie navale où les piles à combustible à hydrogène ouvrent la voie à la décarbonisation. En plus de cela, nous pensons que la maturité et le leadership que le Canada a atteints dans la technologie des piles à combustible à hydrogène représentent une occasion économique extraordinaire, à condition de conserver ce leadership. Il faut investir dans la R-D et dans le déploiement des piles à combustible au Canada. Il faut maintenir cette avancée.

On commence à voir hors du Canada des pays européens consentir des investissements considérables dans l'hydrogène, et la même chose se produit aux États-Unis, en Chine, au Japon et en Corée. Nous sommes impatients de prendre connaissance de la stratégie sur l'hydrogène que le ministre de l'Énergie, des Mines et de l'Innovation faiblirait en carbone devrait bientôt annoncer. Mais nous voulons nous assurer que cette stratégie sera accompagnée d'un soutien pour pouvoir déployer la technologie au Canada, ainsi que pour la R-D nécessaire pour conserver ce leadership sur le plan technologique.

Nous sommes fermement convaincus que le Canada doit se joindre aux autres pays qui ont reconnu le rôle fondamental joué par la technologie des piles à combustible à hydrogène dans la décarbonisation des transports lourds, étant donné qu'elle représente une occasion économique extraordinaire et une possibilité de création d'emplois au Canada. Nous estimons qu'il est possible d'atteindre la cible de 10 000 autobus et camions utilisant des piles à combustible en circulation dans tout le Canada d'ici 2030. Cela représente aussi des investissements vraiment importants dans la chaîne de valeur. L'énergie — en l'occurrence, l'hydrogène — est produite à partir de ressources naturelles du Canada, de l'énergie éolienne, solaire, hydroélectrique. Ou encore, dans les Prairies, elle est produite à partir du gaz naturel converti en hydrogène bleu et de la séquestration du carbone pour assurer la production locale au Canada d'hydrogène sobre en carbone. Par ailleurs, l'hydrogène traverse toute la chaîne de valeur. Un véhicule à pile à combustible est un véhicule électrique, et il utilise tout le matériel que nous produisons ici dans la chaîne de valeur, du système à piles à combustible, en passant par le groupe motopropulseur et les différentes intégrations. Cela représente une occasion économique formidable, ainsi qu'un moyen d'atteindre les cibles en matière de décarbonisation.

Merci.

[Français]

Le président: Je vous remercie, monsieur Pocard.

Nous allons maintenant commencer le premier tour de questions. Si M. Adams réussit à se reconnecter, nous lui donnerons la parole.

Monsieur Godin, vous avez la parole.

M. Joël Godin: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les trois témoins de se prêter à l'exercice. Nous remercierons le quatrième témoin plus tard, s'il réussit à se reconnecter. Vive la technologie! C'est ce que nous vivons quotidiennement, nous les élus.

Mes questions vont d'abord s'adresser à un représentant du Québec, M. Breton, qui a été ministre de l'Environnement en 2012.

Monsieur Breton, comme vous l'avez mentionné, vous êtes très cohérent dans vos interventions pour ce qui est de l'environnement. Vous êtes très sensible à la question de l'environnement, mais je ne suis pas sûr que votre successeur ait la même préoccupation. C'est le chef du Bloc québécois à la Chambre des communes, M. Blanchet, qui avait pris votre place au moment où vous avez quitté vos fonctions à ce ministère.

Les gaz à effet de serre produits par la consommation du pétrole sont un élément, mais la composition d'un véhicule électrique a un effet important sur la production. Cela émet aussi des gaz à effet de serre. Si l'on diminue les GES d'un côté, mais qu'on les augmente de l'autre côté, je ne suis pas sûr qu'on arrivera à être carboneutre en 2050.

Monsieur Breton, pouvez-vous nous donner des informations sur les effets de la production des véhicules électriques relativement aux émissions de gaz à effet de serre?

• (1550)

M. Daniel Breton: C'est une excellente question. Au fond, vous parlez de tout le cycle de vie du véhicule, c'est-à-dire la production du véhicule, dont la batterie, son utilisation et sa mise au rancart.

À la page 10 du document que je vous ai envoyé lundi, il est question d'une analyse effectuée par le Centre national de recherches du Canada. Cette analyse démontre qu'au Québec, pour tout le cycle de vie, y compris la production de la batterie, les émissions de gaz à effet de serre d'un véhicule hybride rechargeable ou cent pour cent électrique sont de 35 % à 55 % moins élevées pour un véhicule électrique que pour un véhicule à essence équivalent. Même en Alberta, où la production de l'électricité est moins propre, un véhicule électrique demeure plus propre qu'un véhicule à essence. Quelle que soit la source de production d'électricité ou la production de batteries, un véhicule partiellement ou entièrement électrique demeure plus propre qu'un véhicule à essence.

De plus, depuis 2013, la production de batteries s'est beaucoup améliorée sur le plan environnemental, de sorte que son incidence écologique a diminué de près de 60 %. La production de batteries et leur cycle de vie vont diminuer par un facteur de huit d'ici 2030. Je pourrai vous envoyer plus tard des documents à ce sujet. Les batteries sont de moins en moins polluantes, parce qu'on trouve des moyens de fabrication de plus en plus efficaces, ce qui rend les véhicules électriques de plus en plus propres au fil du temps.

M. Joël Godin: Vous parlez de la fabrication de batteries.

M. Daniel Breton: Oui, c'est cela.

M. Joël Godin: Pour produire des batteries, il faut extraire des matières premières. Cela a quand même une incidence quant à l'émission de GES.

Nous nous fions à votre parole quand vous parlez d'une réduction de huit fois, d'ici 2030, l'effet de la production de batteries sur les gaz à effet de serre, mais y a-t-il des faits concrets à cet égard?

Vous ne m'avez pas convaincu par votre argument selon lequel l'utilisation du véhicule électrique est « la » solution. Pour ma part, je pense que le véhicule électrique est l'une des solutions. Selon ce que je comprends, il faudra du pétrole pour produire les plastiques ainsi que les matériaux nécessaires à la construction des véhicules électriques.

J'aimerais connaître votre point de vue là-dessus, monsieur Breton.

M. Daniel Breton: Je viens de vous parler de l'étude effectuée par le Centre national de recherches du Canada. Ce dont je parle, c'est de tout le cycle de vie, à savoir l'extraction des matières premières, la fabrication de la batterie, l'utilisation du véhicule et sa mise au rancart. C'est cela, le cycle de vie complet. Il s'agit donc de l'extraction de pétrole et de matières premières pour produire les véhicules à essence, parce qu'il faut en construire, et de l'extraction de pétrole pour la construction de véhicules électriques ainsi que de la consommation de pétrole ou d'électricité pour faire fonctionner le véhicule. C'est cela, le cycle de vie complet. Ce que vous me dites correspond à cela. On tient compte de l'extraction de matières premières aussi bien pour produire les batteries que pour produire les véhicules à essence.

L'étude du Centre national de recherches du Canada démontre, par A + B, que le véhicule électrique émet moins de GES pendant tout son cycle de vie, y compris celles attribuables à l'extraction de matières premières.

M. Joël Godin: J'aimerais continuer à parler de l'effet de la production de véhicules électriques, mais sous un autre angle.

Nous avons des réseaux électriques. Monsieur Breton, vous qui vivez en région rurale, vous savez bien qu'il fait froid, au Québec. Chaque année, c'est ce que nous vivons. Au mois de janvier, il y a un problème d'approvisionnement en électricité, et Hydro-Québec, l'organisme paragouvernemental québécois, nous demande de réduire notre consommation d'électricité. Si l'on crée un problème en voulant en régler un autre, on met peut-être la charrue avant les bœufs.

Pouvez-vous m'expliquer la façon de bien gérer la transition énergétique et notre façon de consommer pour que nos réseaux aient la capacité de répondre à nos besoins?

• (1555)

Le président: Malheureusement, votre temps est écoulé, monsieur Godin. Vous êtes sur la liste pour le prochain tour et vous aurez l'occasion d'obtenir une réponse à cette question.

M. Joël Godin: Ce sera ma prochaine question, monsieur Breton.

Le président: Vous aurez l'occasion d'y répondre plus tard, monsieur Breton.

M. Daniel Breton: J'ai la réponse à cette question.

Le président: D'accord, nous avons hâte de l'entendre.

Si j'ai bien compris, c'est Mme O'Connell qui interviendra du côté des libéraux.

[Traduction]

Madame O'Connell, je vous en prie.

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): J'éprouve des difficultés avec ma connexion Internet, aussi j'ai dû établir la communication au moyen de mon cellulaire. Je ne suis pas certaine que vous puissiez m'entendre.

Le président: Nous vous entendons. Tout va bien.

Avez-vous un casque d'écoute pour l'interprétation?

Mme Jennifer O'Connell: Non, le casque d'écoute ne fonctionne pas avec mon cellulaire. Je peux essayer de me brancher avec un autre. Accordez-moi un petit moment.

Peut-être serait-il préférable de passer à l'un de mes collègues, et je reviendrai plus tard.

Le président: Bien sûr.

Nous allons céder la parole à M. Longfield, je vous en prie.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Certainement, merci. Nous pouvons changer de place.

Je voulais commencer avec Ballard Power.

On nous a présenté pas mal d'exposés sur les véhicules rechargeables, mais le vôtre est le premier qui mettait vraiment l'accent sur la technologie des piles à hydrogène.

Je me demandais si la technologie fait son entrée dans le marché à partir du moment où le moteur atteint une certaine puissance ou en fonction d'un certain type de moteur ou, disons pour des véhicules de catégorie 5 ou 8, ou encore si elle serait également disponible pour de plus petits véhicules.

M. Nicolas Pocard: Merci beaucoup. C'est une bonne question.

La technologie d'aujourd'hui peut être utilisée avec tous les types de véhicules, des plus légers aux plus lourds. Ce qui est im-

portant, à mon avis, c'est de déterminer quel est le meilleur scénario d'utilisation. Autrement dit, quelle application... En fin de compte, il s'agit de l'électrification. Que ce soit une pile à combustible ou une batterie, les deux servent à propulser des véhicules électriques. Il faut déterminer la manière dont vous allez transporter l'énergie jusqu'au véhicule, et la manière dont vous allez stocker cette énergie à bord du véhicule.

Chaque scénario d'utilisation sera différent. Avec les véhicules lourds, plus le véhicule est lourd et plus la charge utile qu'il devra transporter sera importante, dans ce cas, l'hydrogène est plus approprié parce que vous n'avez pas à composer avec le poids d'une très grosse batterie en plus des marchandises que vous voulez transporter. Les cycles d'utilisation sont très importants. Si vous conduisez un taxi, qui fonctionne pendant de nombreux quarts de travail et dispose de peu de temps pour la recharge, l'hydrogène est un bon choix. C'est un mélange entre le scénario d'utilisation, la charge utile et le cycle d'utilisation que vous souhaitez.

La technologie proprement dite existe. Il y a des moteurs à pile à combustible qui peuvent servir à propulser une automobile et même un train. La question consiste à trouver la meilleure application en fonction du scénario d'utilisation.

M. Lloyd Longfield: Merci.

En ce qui concerne les répercussions du changement climatique, si on regarde le cycle d'utilisation d'une voiture ferroviaire normale, elle est stationnée pendant 95 % du temps, tandis qu'un taxi, un camion de fret ou un camion de livraison est en cours d'utilisation pendant près de 95 % du temps. Les répercussions sur le changement climatique réel pourraient être plus élevées avec la technologie des piles à combustible comparativement à certaines des autres technologies.

Je suppose qu'il serait intéressant que l'on inclue dans notre rapport la composition du marché.

M. Nicolas Pocard: Tout à fait. Ces véhicules ont tendance à avoir une incidence beaucoup plus marquée sur les émissions qu'un véhicule individuel. Ils sont en fonctionnement pendant de plus longues durées et ils émettent davantage de GES.

Je pense que cela revient au même que pour la question précédente. Il faut prendre en considération les coûts du cycle de vie total. Les piles à combustible comportent un gros avantage à cet égard. Leur production nécessite beaucoup moins d'énergie. C'est l'aspect fabrication. Quant au coût du cycle de vie de la pile à combustible, du début à la fin, il est aussi très intéressant.

Aujourd'hui, chez Ballard, nous recyclons les piles à combustible. Ainsi, lorsqu'une pile à combustible atteint la fin de son cycle de vie, nous pouvons la recycler. Nous la reconstruisons à partir des mêmes matériaux et récupérons 95 % des métaux précieux qu'elle renferme. Je pense qu'il est important de considérer le scénario d'utilisation tout autant que le coût total du cycle de vie.

M. Lloyd Longfield: Dans les années 1990, je fournissais des régulateurs de pression à Ballard, dans les tout premiers stades du développement. Je trouve donc intéressant de voir comment le marché a évolué.

Je vais continuer avec Ballard encore un peu. Il ne me reste que quelques minutes. Je pense à l'approvisionnement en pièces. J'ai déjà dit que je fournissais les régulateurs de pression. Comment vous approvisionnez-vous en pièces?

Vous vous trouvez à Vancouver, c'est-à-dire à l'extérieur de la zone d'approvisionnement en pièces d'automobile du sud de l'Ontario. Comment cela s'intègre-t-il avec l'approvisionnement en pièces nord-américain, entre le Canada et les États-Unis ou encore, de fait, d'un bout à l'autre du Canada?

• (1600)

M. Nicolas Pocard: C'est une bonne question. Je pense que les choses ont beaucoup évolué au cours des 10 dernières années. Lorsque nous avons débuté, il y a 30 ans, chez Ballard, il était très difficile de trouver des pièces. Il était probablement trop tôt. Personne ne fabriquait ces composants. Je pense aux composants se trouvant à l'extérieur des colonnes des piles à combustible que nous fabriquons chez Ballard, les composants comme le compresseur d'air et les convertisseurs c.c./c.c. n'étaient pas disponibles. Dernièrement, on constate que beaucoup de constructeurs, comme les fournisseurs de produits automobiles de première catégorie envisagent de développer des composants pour les systèmes de piles à combustible. Il est question de grandes marques, comme Bosch ou Linamar ou d'autres du même genre. On commence aujourd'hui à avoir accès à une chaîne d'approvisionnement de pièces d'automobile qui développe les composants dont nous avons besoin pour construire un moteur à pile à combustible.

M. Lloyd Longfield: Vous avez mentionné Linamar qui se trouve dans ma circonscription. L'entreprise a construit une nouvelle usine où elle fabrique des pièces pour ce marché. C'est la raison pour laquelle je voulais en parler.

M. Nicolas Pocard: Oui, en effet, et nous travaillons avec eux...

M. Lloyd Longfield: Si je peux me le permettre, rapidement, je crois que Honda approvisionne aussi une société qui fabrique des piles à combustible.

Quelques constructeurs d'automobile ont engagé une course afin de participer à ce marché en faisant l'acquisition d'autres entreprises. Est-ce une autre évolution du marché à laquelle nous devrions prêter attention?

M. Nicolas Pocard: Oui, nous avons été témoins de ce genre de pratique. Par exemple, Cummins, le plus important constructeur de moteurs diesel en Amérique du Nord, a acheté Hydrogenics, une entreprise canadienne. Nous assistons donc à la consolidation et à l'intégration d'une partie de la chaîne de valeur dans l'industrie de l'automobile.

Je pense que c'est une évolution que l'on constate aussi beaucoup en Europe. Bon nombre de fabricants d'équipement d'origine de première catégorie en Europe ont investi dans la technologie des piles à combustible à hydrogène soit en les développant eux-mêmes, comme Daimler et Volvo, soit en faisant l'acquisition d'autres entreprises, comme Bosch et d'autres fournisseurs de pièces d'automobile l'ont fait.

M. Lloyd Longfield: Vous avez mentionné les Américains. Les Américains participent-ils à ce marché?

M. Nicolas Pocard: J'ai mentionné Cummins. Cummins a effectué des investissements dans ce domaine. Et ensuite, comme nous le savons, GM a élaboré son propre programme de développement de piles à combustible, un programme qui a fait l'objet d'une accélération récemment.

M. Lloyd Longfield: Très bien. Ce sont des renseignements très intéressants. Je vous en remercie.

Je vous cède la parole, monsieur le président.

M. Nicolas Pocard: Merci.

[Français]

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Pocard.

On me dit que M. Adams a réintégré la réunion. Je vais lui donner la parole pour cinq minutes, puis nous allons poursuivre avec Mme Pauzé.

[Traduction]

Monsieur Adams.

Monsieur Adams, je pense que votre micro est fermé.

M. David Adams (président et directeur général, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada): Oui. Est-ce mieux ainsi?

Le président: Oui.

Y a-t-il un micro dans votre casque d'écoute?

M. David Adams: Oui.

Le président: D'accord, très bien. Merci.

M. David Adams: Merci beaucoup, monsieur le président et mesdames et messieurs...

Le président: Excusez-moi, le son est un peu faible.

Se pourrait-il que le problème vienne d'ici?

Pourriez-vous rapprocher un peu plus votre micro?

M. David Adams: Bien sûr.

Le président: Parfait. C'est très bien.

M. David Adams: Merci beaucoup, monsieur le président et mesdames et messieurs de me fournir l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Toutes mes excuses pour les difficultés techniques que nous avons éprouvées pour entrer en communication avec vous, mais je suis très heureux d'être ici.

J'aimerais dire d'entrée de jeu que Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, ou CMAC, représente 15 grands constructeurs automobiles internationaux et leurs activités ici, au Canada, ce qui correspond à environ 20 modèles.

Les entreprises membres et leurs filiales emploient plus de 77 000 Canadiens dans la fabrication, la vente, la distribution et les pièces de véhicules, ainsi que dans le service après-vente, les finances et les activités des sièges sociaux. En 2019, les entreprises membres des CMAC ont vendu 1 146 000 véhicules, ce qui représente près de 60 % du marché automobile canadien, et plus de 60 % des 3 300 concessionnaires de véhicules neufs du Canada.

Nos membres se sont engagés à décarboniser les produits qu'ils fabriquent. Cependant, il est pour nous évident que nous ne pourrions atteindre l'objectif de décarbonisation du secteur des transports légers si nous nous concentrons uniquement sur les ventes de véhicules neufs — qui représentent environ 8 % de tous les véhicules en circulation. Selon nous, nous ne réussirons pas non plus à atteindre nos objectifs de réduction des gaz à effet de serre, ou GES, pour l'ensemble du parc de véhicules légers en nous concentrant uniquement sur la technologie des véhicules à zéro émission, ou VZE, au lieu de nous concentrer sur le véritable objectif de réduction des émissions de GES.

Actuellement, le Canada compte environ 168 000 véhicules à zéro émission sur la route, pour environ 23,5 millions de véhicules légers au total. Cela veut dire que les VZE représentent moins de 1 % de tous les véhicules légers actuellement en circulation.

Cela dit, comme d'autres témoins l'ont fait remarquer avant nous, les constructeurs automobiles investissent, à l'échelle mondiale, des centaines de milliards de dollars dans la technologie des véhicules à zéro émission et, bien que la COVID-19 ait, dans certains cas, retardé l'introduction de certains modèles, la pandémie n'a nullement dissuadé les constructeurs automobiles de poursuivre le développement et la commercialisation des VZE. En fait, et c'est très important, pour ceux qui ont suggéré qu'il y aurait des difficultés d'approvisionnement, les membres de notre association auront à eux seuls mis sur le marché plus de 125 modèles de véhicules électriques à batterie, ou VEB, et de véhicules hybrides électriques rechargeables, ou VHR, entre 2021 et 2025.

À cet égard, il est important de souligner que la seule différence réelle entre les perspectives des gouvernements, des organisations non gouvernementales environnementales et de l'industrie automobile en ce qui concerne les VZE est la question du temps. Nous partageons le même objectif.

En effet, l'industrie automobile vit actuellement une transition sans précédent, comme elle n'en a jamais connu en 100 ans d'histoire. Cette transition avance rapidement, mais prendra du temps. Il faut de trois à cinq ans et de 1 à 2 milliards de dollars pour mettre un nouveau modèle sur le marché. Pendant ce temps, les entreprises automobiles doivent continuer à réaliser des bénéfices sur leurs gammes de véhicules déjà sur le marché pour soutenir le développement de véhicules à propulsion avancée.

En outre, pour obtenir des contrats à long terme pour les batteries et autres composants qui sont tout à fait nouveaux pour la production de VZE, il faut favoriser la venue de nouveaux fournisseurs et de nouveaux partenaires de la chaîne d'approvisionnement et cultiver des relations avec ceux-ci.

Comme nous l'avons dit, l'industrie est en transition, mais cela prend du temps et le changement est aussi sensible à la demande. Il y a de fortes chances pour que l'offre ait du retard par rapport à la demande dans un avenir immédiat. Par conséquent, l'intervention réglementaire à court terme favorisant l'achat de VZE est en décalage par rapport à l'horizon à moyen et long terme de la transition que vit l'industrie.

Nous avons une série de recommandations dans notre mémoire, mais je pense qu'il est plus important d'entendre les questions des membres du Comité.

• (1605)

Le président: Je vous remercie, monsieur Adams.

Nous allons poursuivre avec Mme Pauzé, pour six minutes. Je vous en prie.

[Français]

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): Je vous remercie beaucoup.

Ma première question s'adresse à M. Daniel Breton, de Mobilité électrique Canada.

J'ai toujours fait un lien entre l'environnement et la santé. Or, vous établissez ce lien également. Vous dites que, plus il y a de véhicules polluants sur les routes, plus les frais de santé sont élevés.

Pouvez-vous revenir sur cette affirmation et nous donner un peu plus de détails? Je dois dire que vous touchez ici mes plus importantes préoccupations.

M. Daniel Breton: L'étude publiée en 2019 sur la pollution atmosphérique parle d'une incidence de 114 milliards de dollars par année. Cette étude est récente; elle date d'il y a un an à peine. Elle indique qu'une grande partie de la pollution atmosphérique vient des transports et que les transports routiers — les véhicules légers, moyens et lourds, les autobus, et ainsi de suite — contribuent de manière importante à cette pollution atmosphérique.

Au cours des dernières années, on a vu les systèmes antipollution devenir de plus en plus efficaces, en ce sens que la quantité de pollution atmosphérique par véhicule diminuait. Par contre, on note maintenant une stagnation, voire une augmentation pour ce qui est de polluants atmosphériques, comme le monoxyde de carbone. Des médecins et Santé Canada s'attendent donc à une augmentation des décès causés par la pollution atmosphérique liée aux transports.

Selon les documents que je vous ai transmis, on note que, plus les gens restent près de sources de pollution, par exemple sur de grandes artères, plus ils risquent d'avoir des problèmes de santé, notamment des problèmes cardiovasculaires ou pulmonaires, ou encore des cancers. Dans 80 % des cas, il s'agit de problèmes cardiovasculaires. Si les changements climatiques sont un problème planétaire, la pollution atmosphérique, elle, est un problème à la fois planétaire et local. En effet, une personne qui est proche d'une source de pollution atmosphérique risque de subir des effets extrêmement néfastes. Dans le livre que j'ai publié il y a deux ans, le Dr François Reeves parle d'ailleurs de l'intérêt que représentent les véhicules électriques pour ce qui est de la diminution de la pollution atmosphérique.

Mme Monique Pauzé: Monsieur Breton, vous dites que la pollution atmosphérique augmente de nouveau et que c'est dû aux transports. Est-ce exact?

M. Daniel Breton: Oui.

Mme Monique Pauzé: D'accord. C'est donc vraiment dû aux transports.

Ma prochaine question s'adresse à M. Wudrick, de la Fédération canadienne des contribuables.

Vous avez dit d'entrée de jeu que les incitatifs gouvernementaux n'étaient pas une bonne chose. Je ne partage pas du tout cet avis. En effet, les véhicules électriques ont connu une hausse en Colombie-Britannique et au Québec, après que des incitatifs provinciaux, auxquels se sont ajoutés les incitatifs fédéraux, ont été offerts. En outre, les ventes de véhicules électriques en Ontario ont baissé de 55 % au premier trimestre de 2019, par rapport à 2018, quand M. Doug Ford a sabré les incitatifs financiers. Je vous donne un autre exemple. En Géorgie, aux États-Unis, les ventes de véhicules électriques ont baissé de 80 % quand les incitatifs financiers ont été abolis. Vous comprendrez qu'il ne s'agit pas ici d'une question, mais plutôt d'un commentaire visant à vous montrer à quel point je ne suis pas d'accord sur ce que vous avez affirmé.

Cela étant dit, il existe un bon nombre de mesures. Aux États-Unis, par exemple, l'incitatif fédéral tient compte du revenu des acheteurs et on offre un incitatif sous forme de crédit d'impôt non remboursable.

Par ailleurs, on a dit que les incitatifs concernaient des voitures de luxe, mais le prix des camions légers Ram, de Dodge, et des F-150, de Ford, qui se vendent beaucoup en ce moment, se situe entre 43 000 \$ et 74 500 \$. Or, ce sont des camions qui polluent énormément et qui, comme on le disait tantôt, ont un effet néfaste sur la santé des gens.

Pour en revenir aux mesures, seriez-vous favorable à une mesure réglementaire à coût nul pour les contribuables qui aurait pour effet d'enrichir le marché automobile en véhicules zéro émission?

● (1610)

[Traduction]

Le président: Monsieur Wudrick.

M. Aaron Wudrick: Merci de la question.

Je vais être clair. Je ne doute pas du fait que certains ont acheté le véhicule uniquement à cause de la subvention. Il est important d'évaluer l'incidence de la subvention, et la question que je pose maintenant est celle-ci: combien de personnes achètent ce genre de véhicules à cause de la subvention comparativement à celles qui l'auraient acheté de toute manière?

Encore une fois, n'oubliez pas qu'il s'agit de véhicules assez coûteux. Je pense que la seule raison pour laquelle il est même question de cette subvention, c'est que le niveau de prix de ces véhicules se situe au-dessus du prix payé par le Canadien moyen. Je ne pense pas que j'aurais les moyens d'acheter un véhicule de 55 000 \$, avec ou sans subvention...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Monsieur Wudrick, je m'excuse de vous interrompre, mais j'aimerais que vous répondiez à la question que je vous ai posée.

Seriez-vous favorable à une mesure réglementaire à coût nul pour les contribuables qui aurait pour effet d'enrichir le marché automobile en véhicules zéro émission?

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Nous n'avons pas d'opinion à ce sujet. Nous ne sommes pas un groupe environnementaliste. Nous nous intéressons à la subvention, par conséquent, si vos mesures n'ont aucune incidence sur le contribuable, dans ce cas, nous sommes complètement ambivalents.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vais vous poser une autre question.

D'après l'Institut international du développement durable, le secteur des énergies fossiles reçoit beaucoup d'argent. Les sommes consenties pour financer le réseau Trans Mountain s'élèvent aujourd'hui à 12 milliards de dollars. Ne pensez-vous pas que ces sommes excessives d'argent public seraient mieux dépensées pour des investissements qui bénéficieraient aux contribuables canadiens et à la santé de la population?

[Traduction]

Le président: Monsieur Wudrick, soyez bref, je vous en prie.

M. Aaron Wudrick: Oui, madame. Il est bien connu que nous sommes opposés à la nationalisation de Trans Mountain.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président. Je suis content de me retrouver parmi vous avec le Comité. Merci de me permettre de remplacer ma collègue Laurel Collins.

Je remercie les témoins de leurs témoignages. Ils sont très intéressants.

Monsieur Breton, vous avez mentionné que vous vivez dans une région rurale et que vous conduisez un véhicule électrique. Je vis aussi dans une région rurale dans le nord de la Colombie-Britannique, et je conduis un véhicule Bolt de Chevrolet pendant tout l'hiver. Toute ma famille et moi sommes enchantés de notre véhicule. Je vous remercie d'avoir partagé ces renseignements avec nous.

J'ai beaucoup de questions à poser, mais j'aimerais commencer avec M. Breton. J'aimerais vous interroger sur le fait que le Canada tire de l'arrière pour ce qui est de la construction de véhicules zéro émission. Évidemment, il s'agit d'un marché en pleine croissance, et notre secteur de l'automobile pourrait bénéficier de nouveaux emplois plus que jamais. En quoi cette situation nous éclaire-t-elle sur la stratégie industrielle qui serait nécessaire dans notre pays pour tirer parti de cette occasion?

M. Daniel Breton: C'est très important parce que, croyez-le ou non, je parle d'une stratégie de l'industrie canadienne des véhicules électriques depuis 2006. Comme je l'ai déjà dit, au fil du temps, nous allons de plus en plus nous tourner vers les VE, que ce soit pour les transports légers ou les transports lourds.

Il se publie de plus en plus d'études à ce sujet. L'une d'entre elles, sortie il y a quelques mois seulement par l'International Council on Clean Transportation, ou ICCT, disait que si le Canada ne se dote pas d'une stratégie, s'il n'élabore pas un plan pour une industrie, qu'il s'agisse du secteur des véhicules légers ou des véhicules lourds, il se pourrait bien que l'on se retrouve sans secteur de l'automobile d'ici 15 à 20 ans.

Notre industrie est en déclin depuis de nombreuses années, et maintenant, compte tenu des nombreux actifs du Canada... Nous avons de solides équipementiers en Ontario. Nous avons les minéraux. Nous avons les métaux. Nous avons des scientifiques, de la Nouvelle-Écosse à la Colombie-Britannique qui pourraient faire le travail. Il y a des entreprises au Québec qui construisent des automobiles, des camions et des autobus. Il y a des gens compétents au Manitoba... Nous planchons actuellement sur une stratégie de l'industrie des VE avec d'autres parties prenantes, afin d'évaluer tous les progrès que nous pourrions réaliser, parce que nous voulons lutter contre le changement climatique, nous voulons lutter contre les niveaux élevés de pollution, et que nous souhaitons aussi créer des emplois dans l'intervalle. En ce qui nous concerne, nous doter d'une stratégie de l'industrie canadienne des VE est tout à fait logique.

● (1615)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Breton.

Maintenant, j'aimerais m'adresser à M. Wudrick. Votre dernier commentaire m'a passablement intrigué. Vous avez dit que si les mesures n'avaient aucune incidence sur les contribuables, elles vous laissaient « complètement ambivalents ». Eh bien, les contribuables sont aussi des citoyens, et tous les sondages et les enquêtes montrent qu'au Canada les citoyens sont très préoccupés par la crise climatique, et qu'ils veulent que nous agissions. Bien entendu, une large part de la pollution climatique provient des véhicules lourds, et les politiques dont il est question aujourd'hui visent à réduire cette pollution.

Dans les grandes lignes, est-ce un objectif de politique que vous appuyez?

M. Aaron Wudrick: Notre groupe ne préconise pas l'engagement dans tous les enjeux qui existent. C'est la raison pour laquelle nous adoptons l'angle des contribuables. Je n'ai rien contre les véhicules électriques, les VZE. Si les constructeurs peuvent fabriquer de bons produits, et que les gens sont prêts à les acheter, je n'y vois aucune objection. La raison pour laquelle nous avons critiqué cette politique en particulier, c'est parce que nous nous demandions si elle permettait d'atteindre l'objectif visé. Je me demande seulement s'il existe des preuves que les subventions qui visent à stimuler l'achat de ces véhicules sont véritablement la raison de l'achat, ou si elles représentent une aubaine que les clients qui les auraient achetées de toute manière s'empressent de saisir.

M. Taylor Bachrach: Voici les faits, monsieur Wudrick. Dans le monde, certains pays jouent vraiment le rôle de chefs de file pour ce qui est de faire la transition vers les véhicules à zéro émission. Parmi ces pays, en connaissez-vous qui n'ont pas d'incitatifs en vue de l'achat de véhicules à zéro émission comme celui auquel vous êtes tellement opposé?

M. Aaron Wudrick: Pas à ma connaissance, mais la question est la suivante: comment atteindre une masse critique? Je pense que nous connaissons la réponse à cette question. Nous allons atteindre une masse critique d'achats de ce genre de véhicules lorsque le niveau de prix chutera suffisamment pour être compétitif avec celui des autres véhicules. Et ce n'est pas la subvention de 5 000 \$ pour un niveau de prix de 55 000 \$ qui nous permettra de l'atteindre.

M. Taylor Bachrach: Voici ma dernière question pour vous.

Une partie de votre argumentation au sujet des Canadiens à faible revenu est bonne. Vous avez exprimé une certaine volonté d'examiner la possibilité d'apporter des changements au programme d'incitatifs. Quels changements précis permettraient le mieux selon vous aux Canadiens à faible revenu d'acheter des véhicules zéro émission dans le contexte d'un programme d'incitatifs?

M. Aaron Wudrick: Pour dire les choses clairement, nous ne sommes pas en faveur de cette approche. Mais si vous tenez absolument à l'adopter, il faut réduire le plafond. Actuellement, le programme s'applique à des véhicules dont le prix peut atteindre 55 000 \$. Je pense qu'en abaissant le plafond, on permettrait que l'argent de la subvention soit utilisé par des gens qui en ont besoin plutôt que par des gens qui sont simplement contents d'avoir pu en profiter.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur Wudrick.

J'aimerais revenir à M. Breton.

En Colombie-Britannique, on peut acheter un véhicule Leaf de Nissan usagé pour environ 12 000 \$. C'est très abordable. Surtout compte tenu des coûts de fonctionnement très bas.

Avez-vous réfléchi au genre d'incitatifs que l'on pourrait utiliser pour aider les Canadiens à faible revenu à acheter des véhicules zéro émission et pour contribuer à l'objectif de politique plus large que nous essayons d'atteindre?

M. Daniel Breton: Oui, effectivement, nous y avons réfléchi. Nous sommes en faveur d'un rabais quelconque pour les VE ou les VHR usagés au Canada. En réalité, ce type de rabais existe déjà en Colombie-Britannique. Et il en existe un au Québec aussi.

Pour les gens qui ne peuvent pas s'offrir un véhicule neuf ou qui refusent d'en payer le prix, qu'il s'agisse d'un véhicule à essence ou d'un véhicule électrique, les inciter à faire l'acquisition d'un VE ou d'un VHR usagé ne pose aucun problème en ce qui nous concerne. Nous trouvons que c'est plein de bon sens.

J'ajouterais que le coût d'achat moyen d'un véhicule à essence au Canada en 2019 était de plus de 40 000 \$. Et aujourd'hui, on constate que les véhicules à essence très bon marché, comme la Fit de Honda et la Micra de Nissan s'envolent comme des petits pains. Maintenant, le prix d'entrée d'un véhicule n'est plus de 15 000 \$. En effet, la majorité des automobiles coûtent au moins 25 000 \$.

Le président: Merci.

Nous allons commencer la série de questions de cinq minutes avec M. Redekopp.

M. Brad Redekopp (Saskatoon-Ouest, PCC): Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

J'aimerais commencer avec M. Wudrick et poursuivre sur le même thème encore un peu, seulement pour récapituler ce qu'il nous a dit.

J'ai trouvé intéressant d'entendre l'histoire de Tesla qui a réussi à se jouer du système en réussissant à mettre le modèle S sur le marché en bas du prix afin qu'il puisse être admissible au programme.

Je suis d'accord avec vous qu'un véhicule de 55 000 \$ est une automobile luxueuse pour la majorité des Canadiens. J'aimerais faire un bref commentaire à ce sujet. Ce que nous faisons, essentiellement, revient à subventionner l'achat d'un véhicule que des gens à l'aise veulent acquérir, mais en même temps, nous n'aidons pas vraiment ceux qui ont du mal à joindre les deux bouts et qui vont acheter un véhicule de 25 000 \$.

Parvenez-vous à dégager une justification stratégique de cette subvention?

• (1620)

M. Aaron Wudrick: Pas vraiment. L'intention est bonne. Je comprends ce que le gouvernement tente de faire. Je ne pense pas que quiconque s'oppose à l'idée que ce serait beaucoup mieux si les gens conduisaient des véhicules plus propres. L'objectif est noble. Mais la question est de savoir si cette politique est efficace pour l'atteindre. Si des preuves existent, nous ne les avons pas vues, et je pense qu'il vaudrait la peine d'essayer d'en apprendre davantage à ce sujet.

La raison de la subvention, je le répète, est que ces véhicules sont très chers. Il faut se demander si les consommateurs vont jamais les adopter de façon massive, en termes de parts du marché, à moins que le prix moyen ne baisse jusqu'à devenir concurrentiel, afin que les Canadiens puissent en faire massivement l'acquisition.

M. Brad Redekopp: Tout à fait. Vous connaissez probablement la position adoptée par le NPD eu égard à ce gouvernement. En fait, si nous avons toujours un gouvernement, c'est parce que le NPD a appuyé les libéraux sur les principales lois qu'il a présentées. Entendre dire que le NPD a donné son appui à cet incitatif, qui profite principalement aux gens très riches, est un peu fort, compte tenu du fait qu'il appuie aussi les politiques libérales sur la taxe sur les émissions carboniques, laquelle touche la classe ouvrière.

Trouvez-vous ce programme un peu fort dans ce sens?

M. Aaron Wudrick: Voyez-vous, je pense qu'il faut seulement séparer l'intention du résultat. Je pense que la majorité des gens et tous les partis ont de bonnes intentions, mais cela ne signifie pas que la politique a été conçue de manière à atteindre réellement le résultat souhaité.

Je ne trouve pas que cette politique atteint ses objectifs.

M. Brad Redekopp: Dans ma circonscription, Saskatoon-Ouest, les gens s'inquiètent des commentaires formulés par Jagmeet Singh concernant le maintien de ce gouvernement libéral.

Vous avez vu ces programmes d'encouragement. En y réfléchissant, auriez-vous des commentaires à formuler au sujet de la dévastation économique qu'une coalition entre le NPD et les libéraux pourrait entraîner pour Saskatoon, compte tenu des politiques environnementales qui vont dans cette direction?

M. Aaron Wudrick: Je dirais seulement que nous devons nous rappeler que ce programme entraîne des coûts. Lorsque nous adoptons des politiques avec de bonnes intentions, il y a des effets collatéraux. C'est la raison pour laquelle le gouvernement, avec la taxe sur les émissions de carbone, par exemple, a introduit le remboursement. Nous ne pensons pas que le remboursement de la taxe sur le carbone compense toujours les personnes autant que ce que le gouvernement tente de nous faire croire. Mais il a néanmoins reconnu que cela entraîne un coût. C'est la raison pour laquelle il a offert un remboursement.

Je pense que la même chose s'applique à d'autres politiques. Cette politique entraîne des dépenses. Il s'agit de dépenses de 300 millions de dollars qui pourraient servir à beaucoup d'autres choses, notamment à des programmes visant le même objectif, mais avec de meilleures chances de réussite. Il faut faire attention, et ne pas gaspiller l'argent. Plus précisément avec des mesures comme celle-ci, si on a l'intention de consacrer un certain montant d'argent à l'atteinte d'un objectif, il faut que cet argent soit ciblé là où l'on en a le plus besoin. À mon avis, les gens qui peuvent s'offrir un véhicule de 55 000 \$ ne sont pas ceux qui ont le plus besoin de cette politique.

M. Brad Redekopp: Merci.

Monsieur Adams, je consultais vos notes. D'un côté, vous dites que l'offre a du retard par rapport à la demande. Il me semble que cela rejoint ce dont nous sommes en train de parler. Vous avez déclaré qu'il y avait des chances pour que l'offre ait du retard par rapport à la demande « dans l'avenir immédiat », et par conséquent, que l'intervention réglementaire à court terme « est en décalage ». Mais dans votre troisième recommandation, vous demandez au gouvernement de financer à nouveau le programme d'incitation iVZE.

Il me semble que c'est incohérent. Si le problème est que la demande dépasse l'offre, pourquoi aurions-nous besoin d'un programme d'incitation dans ce contexte? La demande existe. Les gens

vont acheter les voitures. Les gens ont de l'argent pour acheter des Teslas. Pourquoi aurions-nous besoin d'un programme d'incitation à tout prix?

M. David Adams: La demande existe parce que le programme d'incitation existe. C'est ce que l'on a prouvé en Colombie-Britannique, et dans une moindre mesure, au Québec. La Colombie-Britannique affichait une pénétration du marché d'environ 9 % de VZE grâce au programme d'incitation mis en place depuis un certain nombre d'années. Maintenant, ce programme vient s'ajouter aux incitatifs du gouvernement fédéral. Et c'est la même chose au Québec.

Certains pourraient se demander si un incitatif est une bonne ou une mauvaise chose. Je pense que l'argument de M. Wudrick est valable. Si vous faites l'analyse en fonction du calcul du coût de la réduction de GES par mégatonne, est-ce le meilleur mécanisme où investir de l'argent? Peut-être que oui, peut-être que non. Mais la réalité, dans l'industrie de l'automobile, c'est que ces véhicules ne se vendront pas à moins qu'il n'y ait des mesures d'incitation en place.

[Français]

Le président: Je vous remercie.

• (1625)

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à Mme O'Connell.

Madame O'Connell, êtes-vous prête à participer à la discussion?

Mme Jennifer O'Connell: Oui. Merci, monsieur le président. J'éprouvais des problèmes avec le Wi-Fi tout à l'heure.

J'aimerais revenir à cette idée qui a été abordée lors de la dernière série de questions, c'est-à-dire que, pour une raison ou pour une autre, des programmes d'incitation existent pour favoriser l'achat de véhicules de 55 000 \$, mais qu'il n'en existe pas pour ceux de 25 000 \$. Ils devraient assurément exister. Cette idée est absolument ridicule. On a fixé une limite maximale. Je tiens à ce que l'on clarifie les choses pour le compte rendu.

L'autre point qui, à mon avis, est important, c'est qu'il existe des mesures d'encouragement pour que les constructeurs décident d'investir au Canada. Je suis originaire de la région de Durham. GM est présent dans la région. Des constructeurs des quatre coins du pays étaient sur le point de mettre la clé dans la porte. Tous ces travailleurs auraient été mis à pied, si ce n'était des véhicules électriques et du réoutillage des usines dans notre pays. Je trouve cela un peu fort, surtout de la part des conservateurs, de nous faire la leçon sur les contribuables et les mesures de protection, alors qu'ils ne semblent pas se préoccuper des travailleurs qui construisent ces véhicules dans nos collectivités et dans notre pays. Je voulais commencer par ce point. Ils semblent oublier que ce sont les contribuables qui bénéficient de ces incitatifs, sans compter les avantages pour l'environnement aussi.

À cet égard, j'aimerais poser une question à laquelle vous pourriez peut-être répondre, monsieur Adams. Dans nos documents d'information, j'ai lu que des constructeurs pouvaient perdre jusqu'à 12 000 dollars américains par véhicule seulement pour le réoutillage, le réaménagement ou la réinsertion de ces véhicules dans leur parc. Premièrement, est-ce que ces chiffres sont réalistes? Deuxièmement, est-ce que votre association ou votre industrie a une idée du moment où ces pertes pourraient au fil du temps être absorbées dans le cours normal des affaires? Cela permettrait de réduire les coûts généraux, et ultérieurement, d'éliminer la nécessité d'adopter de telles mesures pour encourager les constructeurs à faire la transition vers les véhicules électriques.

M. David Adams: Certainement.

Je dirais pour commencer que je ne pense pas qu'aucun constructeur ne fait de l'argent avec un véhicule zéro émission. Le montant de la perte intrinsèque reste à déterminer, mais des chiffres ont été publiés à cet effet dans les environs de 9 000 à 15 000 \$. Encore une fois, cela dépend du véhicule.

Comme vous le savez, la source principale des coûts dans le véhicule est la batterie. Aussi, lorsque le coût de la batterie chutera de façon marquée, ce qui est en train de se faire rapidement, alors nous nous retrouverons dans une situation de parité des coûts — pour revenir à l'argument de M. Wudrick. À ce moment-là, il ne sera plus nécessaire d'accorder des subventions ou des mesures d'encouragement parce que les véhicules seront produits au même coût.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Avez-vous une idée du moment où vous atteindrez la neutralité des coûts, ou du moment où vous enregistrez des bénéfiques, ce qui est le but ultime?

M. David Adams: En ce qui a trait à la parité des coûts avec les véhicules à moteurs à combustion interne, ou MCI, de nombreuses dates sont avancées. On considère généralement que d'ici la fin de la présente décennie est une bonne approximation.

Mme Jennifer O'Connell: Merci.

Monsieur Breton, vous avez indiqué que la Californie est un chef de file, et que d'autres pays et États dans le monde le sont également.

Pourriez-vous nous parler d'un endroit où la production de VE à l'échelle nationale a été intégrée et développée avec succès sans que l'on ait à offrir d'incitatifs aux acheteurs pour modifier leurs habitudes de consommation?

M. Daniel Breton: Je n'en connais pas. Je ne peux pas. Tous les pays ont inclus...

En ce qui nous concerne, ce que nous considérons comme le meilleur modèle d'incitatif consiste à offrir des remboursements — des subventions — pour l'achat de véhicules électriques, et à adopter une réglementation. Les deux vont de pair.

Concernant la dernière question que vous avez posée, jeme souviens du moment où Toyota est arrivée avec la Prius, il y a 23 ans. On leur disait, « Vous ne ferez jamais d'argent avec ça ». L'ancien vice-président de GM avait déclaré qu'il s'agissait d'une blague, d'un coup de publicité. Aujourd'hui, plus de 10 millions de véhicules hybrides ont été vendus. L'entreprise fait beaucoup d'argent, et elle ne s'en cache pas.

Quelqu'un de chez Ford a déclaré que la première Mustang Mach-E, qui sortira sur le marché d'ici quelques mois, permettra de

réaliser des bénéfiques. Donc, il n'est pas question d'attendre encore 10 ans. C'est à nos portes.

• (1630)

[Français]

Le président: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Mme Jennifer O'Connell: Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Madame Pauzé, vous avez la parole.

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie, monsieur Breton. J'allais justement vous poser la question. Ces entreprises perdent de l'argent. J'avais plutôt l'impression qu'elles faisaient de gros profits. Je vous remercie d'avoir répondu à la question.

Dans votre document, il est mentionné qu'il en existe une version longue. Je vous invitais à la faire parvenir aux membres du Comité.

Ma question concerne le chiffre assez impressionnant qui figure dans votre document. Les ventes attendues entre 2021 — c'est demain — et 2030 pour l'écosystème électrique s'élèvent à 190 milliards de dollars. On parle d'autobus, de camions, d'infrastructures et de bornes pour véhicules électriques.

Pouvez-vous me donner des détails sur votre prévision?

M. Daniel Breton: C'est très simple. Lorsqu'on regarde les ventes de véhicules électriques, on a tendance à se concentrer sur les voitures, mais il y a aussi les camions, les autobus de transport en commun et les autobus scolaires. Il y a différents types de véhicules, notamment des véhicules électriques et des véhicules à hydrogène.

Le gouvernement du Québec a annoncé que, d'ici 2030, il voulait mettre sur le marché 1,5 million de véhicules électriques. Le Québec représente à peu près 50 % du marché des véhicules électriques au Canada, et 23 % du marché des véhicules légers vendus en 2019. On devrait multiplier ce chiffre par quatre, mais je l'ai multiplié par 2,5 pour être plus modeste. J'ai supposé que le reste du Canada allait rattraper le Québec, mais pas nécessairement au même niveau du Québec et de la Colombie-Britannique. On multiplie 1,5 million de véhicules par 2,5 au Canada, ce qui prend en compte les ventes de véhicules légers et d'autobus. La Banque de l'infrastructure du Canada a un programme pour l'acquisition d'autobus, d'autobus scolaires et d'infrastructures de recharge.

Il y a aussi les ventes d'électricité. Nous avons fait le calcul avec des gens d'Hydro-Québec en fin de semaine. Juste au Québec, on parle de près de 3,8 milliards de dollars d'ici 2030. Si l'on ajoute à cela les ventes d'électricité partout au Canada, on parle d'environ 9 milliards de dollars.

Tous ces coûts et ces ventes mis ensemble représentent à peu près 190 milliards de dollars d'ici 2030. Cela représente beaucoup d'argent, d'investissement et d'employés.

Mme Monique Pauzé: Je n'ai pas fait tous ces calculs, monsieur Breton, mais, à ce que je peux voir, vos données sont solides, et elles ne proviennent pas de n'importe où.

Le président: Je vous remercie, madame Pauzé.

Mme Monique Pauzé: Les deux minutes et demie sont-elles déjà écoulées?

Le président: Oui, nous vous ajouterons 10 secondes à votre prochain tour.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à M. Adams.

Il y a l'objectif en matière de VZE, du côté de l'offre, et il y a les mesures d'incitation relatives aux VZE, du côté de la demande. Les deux visent à stimuler les ventes. Je pense que c'est quelque chose que vous avez reconnu dans vos observations.

En même temps, nous savons que 80 % des véhicules électriques sont produits dans les États où ils sont vendus. Actuellement, les investissements dans la construction de VE se chiffrent à 300 milliards de dollars. Pourquoi le Canada ne voudrait-il pas prendre une part de ce marché? Pourquoi ne voudrions-nous pas les emplois, la prospérité, et le bien-être collectif qui accompagne ces excellents emplois?

Dans le même ordre d'idées, est-ce que ces politiques ne contribuent pas à l'objectif qui est d'amener ce développement économique dans notre pays?

M. David Adams: Je dois dire que vous êtes bien avisé de considérer ces emplois et cette activité économique. Je pense que je vais simplement répliquer à ce que vous venez de dire. Vos chiffres sont peut-être exacts, mais au Canada, 85 % de ce que nous construisons s'en va ailleurs, et cet ailleurs, ce sont les États-Unis. En réalité, seulement 15 % environ de ce que les cinq entreprises qui construisent au Canada produisent reste au Canada.

Par exemple, concernant les annonces faites récemment par Ford et DaimlerChrysler au sujet des véhicules électriques, ces entreprises espèrent pouvoir les vendre aux États-Unis. Il en aurait peut-être été autrement avec la précédente administration, et nous verrons ce qui se passera avec la nouvelle administration.

J'ajouterais à votre premier point que ce qui a motivé les ventes au Canada, ce sont les incitatifs, et non les objectifs en matière de VZE fixés dans les lettres de mandat. Les gens diront, la Colombie-Britannique a fixé des objectifs. Eh bien, la réglementation vient tout juste d'être adoptée en juillet, comme vous le savez puisque vous y habitez, par conséquent, elle n'a pas eu encore de répercussions. Ce sont les incitatifs qui ont joué sur la demande jusqu'ici.

• (1635)

Le président: Il vous reste 40 secondes.

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Je voulais poser une autre question à M. Pocard au sujet de Ballard, parce que j'ai l'impression qu'on l'a un peu exclu de cette conversation.

Il s'agit d'une merveilleuse entreprise de la Colombie-Britannique, et je voulais vous poser une question, monsieur Pocard, au sujet du créneau des ventes de piles à hydrogène. S'agit-il d'une technologie concurrentielle avec les véhicules électriques à batterie, ou plutôt d'un créneau particulier dans le domaine des transports?

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

M. Nicolas Pocard: Je pense qu'ils se complètent. Nous voyons l'hydrogène comme un complément aux véhicules électriques, plus précisément dans les applications de transports lourds, comme les

autocars et les camions. C'est vraiment dans ce segment que l'hydrogène ajoutera de la valeur pour les utilisateurs. Nous ne voyons pas ces deux technologies comme étant en concurrence, mais plutôt comme des technologies qui s'additionnent.

Le président: Merci.

Monsieur Jeneroux, pour cinq minutes, je vous en prie.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins de s'être joints à nous aujourd'hui.

Avant de poser mes questions, j'aimerais apporter un point de vue différent de celui du député libéral qui a déclaré que ce sont les contribuables qui bénéficient de ces incitatifs. En effet, il faut regarder qui sont les contribuables qui reçoivent ces incitatifs. Il faut regarder de plus près encore les contribuables qui ne dépensent pas 50 000 \$ pour acheter une voiture. Je pense que c'est essentiellement à cela que nous voulons en venir en réalisant cette étude. Certains de ces véhicules, comme le Modèle 3 de Tesla dont parlait M. Wudrick, sortent complètement de la gamme de prix de nombreuses familles, en tout cas dans ma circonscription d'Edmonton, en Alberta. C'est difficile de pouvoir s'offrir de telles voitures.

Encore une fois, je pense que l'intention de départ est bonne. Pour reprendre les commentaires de la Fédération canadienne des contribuables, c'est un programme bien intentionné. Je suis persuadé que mettre davantage de véhicules électriques en circulation est une bonne intention. Cependant, ce que nous constatons, c'est qu'en raison de la manière dont le programme a été conçu... Puis, il a été modifié, et c'est devenu encore plus ridicule de penser acheter ces modèles qui se situent bien au-delà de la gamme de prix que peut s'offrir la famille moyenne.

Pour une Dodge Caravan ordinaire, une simple recherche sur Google vous donnera un prix de 30 000 \$. Est-ce que nous avons l'intention de sortir ces véhicules de la circulation? Est-ce que nous envisageons de sortir de la circulation les camions F-150 — les véhicules qui sont peut-être les responsables des plus fortes émissions de GES — avec ces incitatifs? J'estime que non. Le programme vise les contribuables qui ont les moyens de s'offrir ces véhicules haut de gamme. Je pense que ce programme a complètement raté la cible.

Monsieur Wudrick, notre comité a entendu un témoin — je pense qu'il venait du Pembina Institute — déclarer que pour améliorer ce programme en particulier, il faudrait ajouter encore plus d'incitatifs afin de le rendre plus attrayant pour les Canadiens. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de l'idée d'injecter plus d'argent dans ce programme afin de le rendre plus efficace?

M. Aaron Wudrick: Eh bien, je pense, pour commencer, que dans le cadre du programme actuel, ce n'est sûrement pas une bonne idée. Je vous ai déjà cité des chiffres. Tesla n'a vendu que 126 véhicules d'entrée de gamme, c'est-à-dire le modèle de base, le modèle spécifique que l'entreprise a présenté afin d'être admissible à la subvention pour le modèle plus luxueux. En revanche, elle a vendu 12 000 véhicules du modèle à 55 000 \$. Par conséquent, avec tout le respect que je dois à Mme O'Connell, si vous pouvez acheter un véhicule de 50 000 \$, je ne pense pas que le Canadien moyen trouvera que vous avez besoin d'une subvention de 5 000 \$. Vous pourriez démontrer le bien-fondé d'un tel programme pour des véhicules moins chers, mais bien sûr, il n'y a pas beaucoup de véhicules qui sont des VZE à ce niveau de prix. C'est d'ailleurs la raison d'être de la subvention.

Voyez-vous, si on cherche des moyens de donner plus d'incitatifs, il faut viser les gens qui ont vraiment besoin d'aide pour acheter un véhicule de ce genre. Pour ces gens-là, les incitatifs feront toute la différence entre, est-ce que je veux acheter un véhicule de 20 000 \$ avec un moteur à combustion ou est-ce que je veux dépenser le même montant pour acheter un véhicule plus propre?

M. Matt Jeneroux: Encore une fois, nous sommes d'accord tous les deux que c'est bien intentionné, mais pour en arriver au point où cela fera la différence dans la circulation, c'est autre chose. Je pense que le gouvernement visait un horizon de 2040 avant que 100 % des véhicules soient électriques. Pour y arriver, que faudra-t-il faire pour que le Canadien de la classe moyenne puisse pouvoir se les offrir?

Si le Canadien moyen se rend chez un concessionnaire et qu'il voit une minifourgonnette à 30 000 \$ ou peut-être une Tesla qui lui semble très attrayante pour sa famille, vous savez quoi, peut-être qu'il prendra la décision d'acheter la minifourgonnette et d'attendre que le prix de la Tesla baisse à un moment donné de son existence. Par conséquent, le moment est-il bien choisi actuellement pour mettre en place ces incitatifs ou devrions-nous attendre que l'offre et la demande s'équilibrent?

• (1640)

M. Aaron Wudrick: Oui, en effet, c'est la grande question que le Comité et le gouvernement devraient se poser. Dans quelle mesure ces incitatifs feront-ils pencher la balance? La difficulté en ce moment tient au fait que nous ne sommes pas tout à fait prêts.

Lorsque je m'imagine personnellement en train de magasiner un nouveau véhicule, le principal obstacle à l'achat d'un VZE est le prix. C'est le seul obstacle, et on ne s'approche pas du tout de la gamme de prix. Même la subvention de 5 000 \$ ne fait pas tellement pencher la balance. J'aimerais qu'il y ait davantage de VZE à un prix concurrentiel actuellement. Mais ce n'est pas le cas. Et je ne pense pas que la subvention de 5 000 \$ fasse pencher la balance suffisamment pour justifier le coût.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Saini.

Monsieur Jeneroux, je vous accorderai 10 secondes supplémentaires si vous revenez sur la sellette.

M. Matt Jeneroux: Ça va, je vous remercie, monsieur le président.

Le président: C'est moi qui offre. Je vous les mets de côté.

M. Raj Saini (Kitchener-Centre, Lib.): Je vais prendre ses 10 secondes.

Merci, monsieur le président. Et merci à tous de votre présence aujourd'hui.

Monsieur Breton, je voudrais poursuivre avec vous parce qu'il me semble que M. Adams a une opinion différente concernant les objectifs en matière de VZE, et qu'il en est de même pour votre organisation.

Dans les lectures que j'ai faites, j'ai constaté que les États qui avaient adopté des objectifs en matière de VZE avaient tendance à enregistrer plus de ventes; et si les véhicules y étaient construits ou déployés, les ventes y étaient encore plus élevées. Nous voyons que la Chine s'est dotée d'objectifs de ce genre, et c'est la raison pour laquelle les investissements dans ce pays ont monté en flèche. Les entreprises se rendent là-bas parce qu'elles savent qu'elles auront un

marché. L'Union européenne envisage de se doter de tels objectifs; ils sont volontaires, actuellement, mais les autorités songent à prendre une orientation plus concertée.

Nous avons entendu l'opinion de M. Adams. J'aimerais maintenant savoir pourquoi vous pensez que les objectifs en matière de VZE sont efficaces.

M. Daniel Breton: C'est parce que les constructeurs envoient les véhicules dans les pays qui se sont dotés d'objectifs. C'est aussi simple que cela.

Je peux vous citer deux exemples. Actuellement, si vous voulez acheter un véhicule Toyota RAV4 Prime, vous allez pouvoir vous le procurer au Québec parce que la province a adopté des objectifs en matière de VZE. Mais vous ne pourrez pas l'acheter ailleurs au Canada.

Je peux vous citer un exemple encore plus probant. En 2011, le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario ont financé l'assemblage du véhicule électrique Toyota RAV4. Il était construit à Woodstock, en Ontario. Étant donné qu'il n'y avait pas d'objectifs au Canada, mais qu'il y en avait en Californie, tous les véhicules ont été expédiés en Californie et personne au Canada n'a eu accès à ces véhicules.

Je trouve vraiment intéressant de voir que le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario investissent dans l'assemblage de véhicules électriques. Mais comme l'a fait remarquer M. Adams, ces véhicules sont expédiés aux États-Unis. Avec un gouvernement Biden qui a l'intention de se montrer encore plus dynamique en ce qui concerne les VE, je pense qu'il y a des chances, si le gouvernement fédéral n'adopte pas d'objectifs à cet égard, que ces véhicules soient expédiés aux États-Unis, au Québec ou en Colombie-Britannique. Quant aux concessionnaires de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan ou de l'Alberta, ils ne seront pas capables de mettre la main sur ces véhicules, et c'est un vrai problème.

M. Raj Saini: Si je comprends bien, les objectifs et les incitatifs entraîneraient probablement une hausse dans le marché.

M. Daniel Breton: Oui, exactement. C'est ce qui s'est passé ailleurs.

M. Raj Saini: J'ai une autre question pour vous, monsieur Breton, concernant l'exploitation minière, dont vous avez parlé dans votre déclaration liminaire. Comme vous le savez, la production de VZE en hausse aura comme conséquence d'intensifier l'extraction du cobalt, du lithium et d'autres minéraux précieux. Le moment viendra aussi où il faudra mettre des VZE à la casse et où nous parviendrons à une masse critique.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet du recyclage de ces véhicules?

M. Daniel Breton: Nous avons au Canada deux entreprises fort intéressantes qui recyclent les batteries. Actuellement, leurs technologies permettent de recycler 95 % des composants. Il faut tout d'abord reconnaître que c'est très bon, et que le pétrole ne peut pas être recyclé. Une fois qu'il est brûlé, il est brûlé.

Le marché existe, c'est clair. Il commence à prendre forme, mais nous avons actuellement un problème très simple lié au recyclage. Il n'y a pas suffisamment de batteries à recycler. Leur durabilité est plus longue que prévu. Les batteries des véhicules électriques viennent avec une garantie de 8 à 10 ans ou de 160 000 à 240 000 kilomètres. Elles durent beaucoup plus longtemps que ce que nous avions d'abord cru. Mon premier véhicule hybride, que j'ai acheté il y a 20 ans, roule encore avec la batterie originale.

M. Raj Saini: Merci de ces précisions, monsieur Breton.

Je vais maintenant m'adresser à vous, monsieur Pocard, parce que je voudrais en apprendre un peu plus au sujet de l'hydrogène. Vous avez parlé de complémentarité avec les véhicules électriques, mais selon ce que j'ai lu, la production d'hydrogène coûte encore très cher. On parle même de coûts prohibitifs.

Que pouvons-nous faire pour réduire ces coûts et faire des véhicules à hydrogène une véritable solution de rechange aux véhicules électriques?

M. Nicolas Pocard: C'est une très bonne question.

Je crois qu'il faut faire la distinction entre le véhicule et la source d'énergie. En l'occurrence, il faut distinguer le véhicule et la pile à combustible. Tout repose sur la fabrication. La hausse du volume fera chuter les prix et, en un clin d'œil, il ne coûtera pas plus cher de fabriquer un moteur à pile à combustible qu'un moteur diesel, voire moins.

Votre question porte sur la source d'énergie. Dans le cas d'un véhicule électrique, l'électricité est utilisée directement pour recharger la batterie. Dans le cas d'un véhicule électrique à pile à combustible, l'hydrogène est utilisé comme porteur d'énergie pour stocker l'énergie dans le véhicule.

Il existe deux méthodes pour produire de l'hydrogène. Actuellement, je dirais que 95 % de l'hydrogène produit dans le monde est issu du gaz naturel. Nous avons des usines de production au Canada. Ce procédé, loin de contribuer à la réduction des émissions, produit une forme d'hydrogène à forte intensité carbonique. Le défi consiste à réduire cette intensité en piégeant le carbone. Au Canada, et notamment en Alberta, des entreprises qui extraient du gaz naturel en retirent le carbone durant la production d'hydrogène, qui est ensuite stocké ou utilisé pour alimenter l'industrie.

• (1645)

[Français]

Le président: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

M. Nicolas Pocard: Il est possible d'atteindre la parité des coûts avec le diesel.

[Français]

Le président: Vos propos sont très intéressants sur le plan technique.

Nous entamons maintenant le troisième tour de questions.

Monsieur Godin, vous avez la parole.

M. Joël Godin: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Breton, vous aurez peut-être l'occasion de répondre à la question que j'ai laissée en suspens un peu plus tard.

Ma prochaine question s'adresse à M. Adams.

Monsieur Adams, imaginons que, demain matin, le gouvernement décide de cesser d'accorder des subventions au secteur de l'industrie qui se consacre à la production de véhicules zéro émission. Que feraient les acteurs de cette industrie?

[Traduction]

M. David Adams: Je dirais que la réponse repose entre les mains des Canadiens, et on peut se tourner vers l'Ontario pour en avoir une idée. Quand le gouvernement Ford a mis un terme aux subventions, les ventes de véhicules électriques ont chuté de 45 %. C'est ce qui se produit quand il n'y a plus de subventions.

Si les véhicules électriques restent chez les concessionnaires, j'imagine qu'ils seront éventuellement vendus, peut-être pas. Tout dépendrait de la volonté des gens de payer leur prix réel.

En fait, s'il n'y a aucun incitatif, probablement... Ce ne sont pas les constructeurs, mais les concessionnaires qui commandent et vendent les véhicules que les clients veulent acheter.

[Français]

M. Joël Godin: J'ai une autre question.

Si, demain matin, je voulais commander une voiture au Québec ou en Colombie-Britannique, je devrais inscrire mon nom sur une liste d'attente. Le délai d'attente est d'environ deux, trois, quatre, six mois. Il y a un marché pour cela. Je pense que les consommateurs ont fait un grand pas.

Ce qui m'agace dans ce processus, c'est que l'industrie automobile demande de l'aide. Pour faire des affaires, il faut investir. L'industrie l'a fait dans le passé, mais je suis convaincu qu'elle l'a fait parce qu'elle y a vu une occasion d'affaires. Alors, au lieu d'aider le consommateur ou les constructeurs automobiles, nous devrions peut-être investir dans une campagne de sensibilisation afin d'informer les gens quant aux répercussions de la production automobile sur l'environnement au lieu de donner de l'argent à ces constructeurs.

Cette suggestion serait-elle envisageable?

Comment cela serait-il perçu par les membres de votre organisation?

[Traduction]

M. David Adams: Nous donnerions notre appui inconditionnel. Je vois cela comme un tabouret à trois pieds: le premier pied représente les incitatifs, le deuxième, l'infrastructure, et le troisième pied est celui de la sensibilisation à grande échelle. La preuve a été faite, à de multiples reprises, qu'il faut renseigner davantage les gens au sujet des véhicules électriques et à hydrogène.

[Français]

M. Joël Godin: Monsieur Breton, nous savons que le Canada comprend des territoires où il fait très froid. En raison de l'arrivée de nombreux véhicules électriques, le réseau d'électricité est-il prêt à répondre à une demande accrue en pleine période hivernale, s'il y a une pénurie d'électricité ou lorsque la température atteint 30 degrés sous zéro?

M. Daniel Breton: C'est une question intéressante.

Les gens ne réalisent pas que de plus en plus de véhicules électriques peuvent être préprogrammés afin qu'ils se rechargent la nuit. Or, la demande en électricité n'est pas la nuit, mais le jour. Les demandes sont élevées surtout entre 7 heures et 19 heures.

Dans plusieurs endroits dans le monde, il est possible de préprogrammer le véhicule pour faire en sorte qu'il se recharge au moment où c'est moins cher et où la demande est moins grande. On peut procéder de cette façon.

Je veux mentionner une chose. Il y a quelques années, je demeurais à un endroit où il y avait souvent des pannes d'électricité. Je me servais de la batterie de ma voiture électrique comme source d'alimentation pour mon réfrigérateur ainsi que pour mon ordinateur afin de continuer à travailler. Lorsque j'avais besoin d'électricité parce que la charge de ma batterie avait diminué, j'allais recharger ma voiture et je revenais. Au même moment, les gens qui avaient des voitures à essence ne pouvaient pas faire le plein, parce que les stations-service sont normalement fermées lorsqu'il y a une panne d'électricité.

• (1650)

M. Joël Godin: Les véhicules zéro émission peuvent donc servir à bien des choses.

M. Daniel Breton: Exactement, nous ferons cela grâce à la technologie que nous appelons

[Traduction]

« de recharge bidirectionnelle ».

[Français]

Les véhicules vont ainsi servir de source d'électricité et d'énergie. C'est surtout le cas des camions et des autobus. Cela se voit déjà, aux États-Unis, dans les régions où le prix de l'électricité est très élevé.

M. Joël Godin: J'apprends encore des choses, à mon âge.

Je vais maintenant aborder la question de l'hydrogène.

Monsieur Pocard, votre secteur est intéressant, mais méconnu. Je vais vous poser une question très simple.

Pourquoi ne réussissez-vous pas à percer en ce qui a trait au développement des affaires liées à la technologie s'appuyant sur l'hydrogène?

Votre technologie a des bienfaits, mais nous vous sentons très timide. Vous dites être complémentaires, mais vous êtes le petit joueur face aux véhicules électriques, qui sont aussi de petits joueurs par rapport aux véhicules propulsés par le pétrole.

Le président: Je vous demanderais de répondre très rapidement, monsieur Pocard.

M. Nicolas Pocard: C'est une très bonne question. Notre technologie est apparue un peu trop tôt comparativement aux autres technologies. L'électrification des véhicules électriques sert aussi à l'hydrogène. La réduction du coût des voitures à moteur électrique ouvre la voie à la technologie axée sur l'hydrogène. Nous observons un développement très rapide.

Cela a pris beaucoup de temps à démarrer, mais nous observons aujourd'hui une augmentation rapide du nombre de véhicules. Cela évolue rapidement.

Le président: Je vous remercie, monsieur Pocard.

[Traduction]

Monsieur Schiefke.

[Français]

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

Je suis un député du Québec. Ma province est riche en ressources naturelles, comme le lithium, qui aideront à l'électrification de notre société.

Récemment, le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie a déclaré que le Canada devrait appuyer le développement de chaînes d'approvisionnement de batteries au Canada au moyen de ressources canadiennes. Le Québec cherche également à développer un secteur de batteries au lithium.

Monsieur Breton, quelles sont les mesures fédérales susceptibles d'encourager le développement de ces chaînes d'approvisionnement au Canada?

M. Daniel Breton: Je vous remercie de la question.

Le Fonds stratégique pour l'innovation est un programme extrêmement intéressant qui est déjà en place. Le ministre Bains est venu à notre conférence annuelle, il y a deux semaines, pour parler de l'intérêt pour la création d'une industrie nationale d'électrification des transports.

Il est important que les différentes provinces travaillent en collaboration. Il y a des forces au Québec, en Ontario, en Nouvelle-Écosse, au Manitoba, en Alberta et en Colombie-Britannique. Si nous coordonnons nos forces plutôt que de nous faire concurrence, nous pourrions avoir de très bons résultats.

Je crois qu'un programme d'aide à l'innovation est extrêmement important. Le programme de la Banque de l'infrastructure du Canada visant l'acquisition d'autobus scolaires et de bornes de recharge est aussi important. À la base, il faut accélérer l'innovation en favorisant l'achat de véhicules électriques.

C'est très simple. Le rabais donné à l'achat d'un véhicule électrique est un incitatif à l'innovation. Il a pour but d'augmenter le nombre de véhicules électriques sur la route. Des gens de General Motors et de Tesla ont dit récemment que, vers 2025, on atteindra presque la parité entre les véhicules électriques et les véhicules à essence équivalents. Appuyer l'innovation avec un rabais à l'achat d'une voiture électrique équivaut à appuyer l'innovation dans le domaine pharmaceutique, dans celui de la santé, et même dans ceux du pétrole et du gaz pour diminuer la pollution.

Dans le discours du Trône, si je ne m'abuse, il est question de faire du Canada le pays le plus attirant du monde pour les entreprises qui utilisent des technologies propres. Je suis complètement en faveur de cela.

• (1655)

M. Peter Schiefke: Je vous remercie beaucoup, monsieur Breton.

[Traduction]

J'ai une autre question pour vous. Elle concerne les répercussions pour les Ontariens de la décision des conservateurs d'abolir les subventions pour les véhicules électriques et de ne pas fixer d'objectif pour les véhicules électriques pour 2030, 2040 ou 2050. Quelles seront les répercussions sur l'accès des familles ontariennes moyennes à un véhicule électrique, sur leur abordabilité pour ces familles? Par ailleurs, quelles seront les répercussions sur la capacité du gouvernement ontarien de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la province?

M. Daniel Breton: Est-ce que cette question s'adresse aussi à moi?

M. Peter Schiefke: Oui.

M. Daniel Breton: Je crois que le premier ministre Ford a raté une belle occasion de profiter de la présence de plusieurs constructeurs en Ontario pour devenir un chef de file en Amérique du Nord. Dans la mise à jour économique présentée il y a quelques semaines, il était question de faire de l'Ontario un chef de file dans le domaine de la construction de véhicules électriques, mais on voit mal comment la province pourrait donner l'exemple en n'offrant ni programme de remise ni soutien pour l'installation d'infrastructures.

Les possibilités sont extraordinaires pour l'Ontario et le Canada tout entier, mais pour en profiter, il faudra unifier nos efforts et éliminer les disparités qui, pour l'instant, empêchent l'Ontario d'avancer aussi vite que la Colombie-Britannique, par exemple.

M. Peter Schiefke: Donc, essentiellement, même si l'Ontario produit un grand nombre de véhicules électriques, l'absence de subvention peut empêcher des gens qui vivent à un kilomètre d'une usine de s'offrir ces véhicules. Et parce qu'il n'y a pas d'objectif pour les véhicules électriques, ils sont expédiés à l'extérieur de la province, au Québec, en Colombie-Britannique, en Californie, où des incitatifs sont offerts. Est-ce que je fais une bonne lecture de la situation?

M. Daniel Breton: Oui, très bonne.

J'ai parlé de Toyota, mais la situation est la même pour Subaru, qui vend ses véhicules hybrides rechargeables au Québec et dans la région d'Ottawa, mais pas ailleurs au Canada parce que le Québec a fixé un objectif.

C'est un vrai problème. Je sais qu'à l'extérieur du Québec et de la Colombie-Britannique, des gens souhaiteraient acheter un véhicule électrique, mais c'est impossible parce que les concessionnaires n'en ont pas en stock. Les concessionnaires doivent vendre leurs véhicules, et si quelqu'un vient les voir et...

[Français]

Le président: Je vous remercie, monsieur Breton. Vous avez bien répondu à la question. Nous avons saisi l'essentiel.

[Traduction]

M. Peter Schiefke: Merci, monsieur Breton.

[Français]

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

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Wudrick, dans votre document, vous dites que les dollars des contribuables sont très précieux. Je vais poser à nouveau la question que j'ai posée au début.

Le secteur des énergies fossiles canadiennes a reçu 600 millions de dollars du gouvernement fédéral au cours de l'exercice de 2019-2020. Tantôt, vous n'avez parlé que des subventions au réseau Trans Mountain, mais il y a aussi les subventions aux énergies fossiles, qui sont plus importantes que les subventions aux véhicules électriques.

Ne voyez-vous pas là une contradiction? D'un côté, il y a les véhicules électriques qui vont nous aider à atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, ce qui sera bénéfique pour la santé, et, de l'autre, on donne des subventions pour rendre les gens malades.

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Je tiens à préciser que nous sommes contre ces deux mesures. Nous ne disons pas qu'il faut aider le secteur des énergies fossiles et pas celui des véhicules électriques. Nous disons qu'il ne faut subventionner ni l'un ni l'autre.

Dans le cas des véhicules électriques, c'est le rendement par dollar qui compte. D'autres mesures sont possibles. Est-ce que chaque dollar dépensé permet d'obtenir le taux le plus élevé de réduction? Je n'ai pas encore eu de preuve que ce programme est celui qui nous en donne le plus pour notre argent en ce qui concerne les réductions.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Il me semble que je vous ai donné des chiffres tantôt. D'autres en ont parlé également, mais cela ne semble pas vous avoir convaincu. Si vous avez des arguments autres que ceux déjà énoncés, vous nous les enverrez.

Je vais maintenant m'adresser à M. Pocard. J'ai beaucoup entendu parler de l'hydrogène lors de réunions Zoom auxquelles j'ai assisté. Il semble que ce soit important pour faire en sorte que les camions deviennent moins polluants.

Pour vous, toutes les formes d'hydrogène se valent-elles? Il y a de l'hydrogène très polluant, mais il y a aussi de l'hydrogène vert.

M. Nicolas Pocard: Vous avez raison. Pour agir sur les émissions de gaz à effet de serre, il faut de l'hydrogène décarboné ou de l'hydrogène à faible teneur en carbone. C'est produit de deux façons. L'hydrogène vert est produit à partir de l'électrolyse d'énergie renouvelable, soit hydroélectrique, solaire ou éolienne. La production d'hydrogène bleu se fait à partir de gaz naturel. Quand on utilise la séquestration de gaz carbonique, ce qui est relâché dans l'atmosphère est de l'hydrogène de faible teneur en carbone.

• (1700)

Le président: Je vous remercie.

Je vais essayer de faire un quatrième tour de questions.

Mme Monique Pauzé: Les 20 secondes, plus les 10 secondes de tantôt, cela me donne 30 secondes.

Le président: Je fais mon possible, madame Pauzé.

[Traduction]

Monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Breton, je voudrais vous interroger au sujet des économies d'échelle et de leur rôle dans une perspective globale.

Nous avons beaucoup entendu parler du prix des véhicules électriques, et j'admets qu'ils font partie des obstacles qui peuvent freiner les élans de ceux qui songent à acquérir un véhicule électrique neuf. Toutefois, si on fait une évaluation au coût complet, en tenant compte de l'entretien et du faible coût d'utilisation de ces véhicules, alors on s'aperçoit que le prix des véhicules électriques est au moins équivalent, sinon inférieur.

Nous allons prendre ce virage, cela m'apparaît inévitable. Ces véhicules coûtent moins cher à l'usage et ils sont plus agréables à conduire, surtout ceux de la catégorie des véhicules légers. Dans cette optique, les incitatifs sont-ils nécessaires seulement pour amorcer la pompe?

Selon vous, ces incitatifs sont-ils temporaires, dans la mesure où ils n'auront plus leur sens quand le marché aura pris son envol et que la hausse des ventes fera baisser les prix en raison des économies d'échelle réalisées?

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Daniel Breton: Oui, volontiers. Je vois que vous savez de quoi vous parlez puisque vous possédez et conduisez un véhicule électrique.

Il est fondamental de tenir compte du coût total de propriété. Trop souvent, les gens s'arrêtent au prix d'achat et oublient les coûts liés à l'énergie, aux assurances et à l'entretien, de même que la valeur de revente. Si j'additionne tous ces chiffres, je ne peux pas faire autrement que d'être surpris d'entendre M. Wudrick affirmer que les gens n'ont pas les moyens d'acheter ces véhicules.

Si on fait le calcul, il est clair qu'un véhicule électrique est aussi abordable qu'une Honda Civic. Je suis donc surpris d'entendre ce genre d'affirmation.

Pour ce qui est des contribuables, une précision importante doit être faite. Si nous créons des emplois liés aux véhicules électriques, que ce soit des véhicules lourds ou légers, dans les secteurs des infrastructures, de la recherche, de l'exploitation minière... Les gens qui occuperont ces emplois bien rémunérés paieront des impôts, c'est important de le rappeler.

Il faut voir au-delà des subventions pour l'achat de véhicules électriques. C'est tout l'écosystème qu'il faut prendre en considération parce que toute cette industrie est nouvelle. Notre réflexion ne doit pas se borner au prix des véhicules. Comme vous l'avez bien expliqué, il faut évaluer le coût total de propriété. À nos yeux, c'est fondamental.

Je ne sais pas si vous l'avez entendu, mais, en 2012, Barack Obama, qui était alors le président des États-Unis, a déclaré que son pays subventionnait les sociétés pétrolières et gazières depuis des centaines d'années. Nous n'en demandons pas tant! Il nous suffira de subventions pendant les 10 prochaines années pour prendre notre erre d'aller puisque, d'ici là, les prix seront à parité, sinon plus bas.

Le président: Vous avez 15 secondes.

M. Taylor Bachrach: Merci de vos commentaires, monsieur Breton.

J'étais juste en train de me dire que nous étions à la veille d'une véritable révolution technologique et que, dans 50 ans, nos discussions d'aujourd'hui nous feront sans doute sourire. J'espère ne pas me tromper. Je suis certain que nous arriverons très bientôt au point où nous n'aurons plus besoin d'incitatifs.

[Français]

Le président: Monsieur Godin, vous avez la parole.

M. Joël Godin: C'est au tour de M. Redekopp.

Le président: D'accord. Je vous remercie, monsieur Godin.

Monsieur Redekopp, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Brad Redekopp: Merci.

Monsieur Breton, je crois avoir vu dans vos notes qu'un demi-million d'emplois seront créés. Parlez-vous d'emplois supplémentaires, de 500 000 nouveaux emplois? J'imagine que certains des emplois disparaîtront dans le secteur de la production de véhicules à moteur à combustion interne, et qu'ils seront remplacés, pour ainsi dire, par d'autres qui seront liés à la production de véhicules électriques.

J'aimerais donc savoir si vous parlez réellement de 500 000 emplois supplémentaires ou si une partie de ces emplois en remplaceront d'autres qui auront disparu.

M. Daniel Breton: Il y aura une création nette d'emplois dans le domaine des véhicules électriques. Je fais la prédiction, et je suis loin d'être le seul, que si le Canada ne fait pas une transition vers la production de véhicules électriques lourds ou légers, notre secteur de l'automobile n'existera plus dans 15 ou 20 ans. L'électrification est inévitable, autant dans les catégories des véhicules lourds que dans celles des véhicules légers.

Des emplois seront sauvés et d'autres seront créés, que ce soit chez les fournisseurs d'infrastructures et de services, dans le secteur de la recherche et du développement ou dans les mines. Je pense par exemple à certaines mines qui ont cessé leurs activités et qui les reprennent à cause des véhicules électriques. Beaucoup de nouveaux emplois peuvent être créés.

M. Brad Redekopp: Je vous remercie. L'important à retenir, comme vous l'avez dit, est qu'il n'y aura pas forcément de recettes fiscales supplémentaires, mais que des emplois seront sauvés au Canada. Ces emplois resteront au Canada. Il pourrait y avoir une certaine augmentation, mais je trouve important de donner cette précision.

Monsieur Adams, j'aimerais maintenant discuter avec vous des barrières commerciales non tarifaires. En octobre, j'ai demandé aux gens d'Environnement Canada si des vérifications étaient faites pour assurer la conformité de la réglementation du ministère à nos traités internationaux. Ils m'ont répondu que ce n'était pas leur responsabilité, qu'il fallait poser cette question aux gens d'Affaires mondiales.

Je me demande donc si Environnement Canada établit des règlements sans tenir compte de nos traités commerciaux. Cela m'inquiète. Vous représentez des constructeurs automobiles du monde entier. Même si leurs sièges sociaux ne sont pas au Canada, ils ont des activités ici. Ils sont visés par les traités commerciaux que nous avons signés, que ce soit l'Accord économique et commercial global, le Partenariat transpacifique et tous les autres. Êtes-vous inquiet à l'idée qu'Environnement Canada puisse adopter des règlements sans se soucier des barrières commerciales non tarifaires qui peuvent en découler?

• (1705)

M. David Adams: Le sujet du commerce est très intéressant. Souvent, les questions soulevées devant le Comité concernent les modèles de véhicules électriques offerts au Canada et ce genre de choses. Laissez-moi vous dire qu'il existe beaucoup plus de modèles dans le monde que ceux qui sont offerts ici.

Depuis longtemps, le Canada fait attention à uniformiser ses normes de sécurité et d'émissions avec celles des États-Unis. Parce que nous sommes liés aux États-Unis, il est normal qu'on nous propose des produits qui remplissent ses normes de sécurité et d'émissions. C'est logique, car l'industrie automobile est régionale. Il existe une industrie nord-américaine, une industrie européenne et une industrie asiatique.

Pour en revenir à votre question, considérant que les normes sont différentes — pas forcément meilleures ou pires, mais différentes —, certains modèles ne peuvent tout simplement pas être offerts dans le marché canadien.

M. Brad Redekopp: Est-il vrai qu'un règlement en vigueur au Canada vous oblige à... Disons qu'un certain pourcentage de contenu canadien est exigé dans la batterie d'un véhicule construit au Japon ou ailleurs. Après son importation, le véhicule coûte plus cher aux Canadiens, non? En fin de compte, si les règlements ne sont pas uniformes, les Canadiens doivent payer plus cher. Est-ce que cet énoncé est juste?

M. David Adams: Je crois que cet énoncé est juste, et j'en veux pour exemple le récent accord commercial entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, l'ACEUM, qui vise principalement à augmenter les activités de fabrication dans la région nord-américaine. Je pense en fait que les produits fabriqués en Amérique du Nord, et c'est encore plus vrai pour les automobiles, coûteront plus cher parce que les exigences sur le contenu du nouvel ACEUM nécessitent des ajustements à la chaîne d'approvisionnement.

M. Brad Redekopp: Je vais passer à ma question suivante. M. Breton a affirmé qu'un objectif était inévitable pour les VZE, et que les constructeurs ne répondent pas à la demande des consommateurs. J'ai longtemps travaillé dans le secteur de la fabrication d'automobiles. Je sais ce qu'il faut de travail pour concevoir et mettre en marché un nouveau véhicule. En quelques mots, que pensez-vous de l'affirmation selon laquelle les constructeurs ne répondent pas à la demande des consommateurs?

M. David Adams: À mon avis, ils répondent à la demande. Comme je l'ai souligné dans mon exposé, d'ici 2025, les membres de ma propre association, mes 15 membres, offriront plus de 125 modèles. C'est une question de temps, comme je l'ai dit précédemment.

Un indicateur clé de cela est l'engouement autour du programme d'incitatifs pour les VZE, dont une grande partie du financement prévu pour trois ans a déjà été versée aux consommateurs. Il est donc faux de dire que la demande n'existe pas, du moins pas si on se fie aux données.

Le président: Merci.

Monsieur McLeod.

M. Michael McLeod: Merci, monsieur le président.

J'ai suivi les discussions avec grand intérêt, et j'ai beaucoup apprécié les interventions de tous nos témoins.

Monsieur Breton, j'ai eu la chance de conduire un véhicule hybride. J'ai fait un essai à Inuvik, une petite ville située assez loin au

nord, dans la partie nord des Territoires du Nord-Ouest en fait. Il faisait 32 degrés au-dessous de zéro quand j'ai eu le véhicule. Le soir, quand je l'ai garé devant l'hôtel, le mercure était descendu à 37 sous zéro. Le lendemain matin, le véhicule était dans le même état que quand je l'ai garé. Il a démarré sans problème. C'était un camion d'une demi-tonne, en tout point semblable à un autre véhicule, sauf qu'il était hybride. Son roulement était plus doux et il réagissait mieux. J'ai beaucoup aimé mon expérience. Je vis dans le Nord, où la plupart des entrepreneurs, qu'ils soient dans l'industrie minière ou dans l'industrie pétrolière et gazière, utilisent les gros camions d'une tonne ou d'une demi-tonne. Ils les démarrent en octobre et les laissent tourner jusqu'en mars. Ils ne les arrêtent jamais. La plupart ont un moteur diesel.

Beaucoup de gens aimeraient que les véhicules tournent moins longtemps au ralenti, et les gouvernements aussi. Le prix des batteries est très élevé. Elles durent plus longtemps, au moins huit ans. Leur prix représente jusqu'à 25 % de celui du véhicule. Je sais qu'il existe toutes sortes de modèles de batterie sur le marché et que ce nombre ne cesse d'augmenter. Nous avons probablement plus de scientifiques spécialisés dans les batteries que jamais dans notre histoire.

À votre connaissance, est-ce que nous verrons bientôt apparaître une batterie au graphène ou une batterie mécanique?

Pensez-vous que nous pouvons espérer que quelque chose de ce genre sera bientôt offert pour les véhicules électriques?

• (1710)

M. Daniel Breton: Oui, absolument.

Permettez-moi d'abord de vous parler d'un trajet que j'ai fait à 25 degrés sous zéro entre Saguenay et Berthierville, où je vis. Nous n'avons eu aucun problème. Par grand froid, il est beaucoup plus facile de démarrer un véhicule électrique qu'un véhicule à essence. Nous avons dû mettre les câbles à quelques véhicules à essence lors de nos essais hivernaux. Je sais tout à fait de quoi vous parlez.

Pour répondre à votre question, je sais que General Motors, Tesla et d'autres constructeurs travaillent sur des batteries de troisième génération dont la densité d'énergie sera de 50 % supérieure et qui offriront donc une plus grande autonomie. Elles coûteront 50 à 60 % moins cher d'ici 2024 ou 2025. C'est très proche. D'ici 2026-2027, des batteries à semi-conducteurs arriveront sur le marché. Ces batteries de prochaine génération offriront une autonomie encore plus grande, qui pourrait aller de 800 à 1 000 kilomètres avec une recharge de 15 minutes. Les avancées sont très rapides. Au Canada, des gens comme Jeff Dahn, qui enseigne à l'Université Dalhousie et qui collabore avec Tesla, Karim Zaghbi, qui travaille à l'Institut de recherche d'Hydro-Québec, et bien d'autres contribuent à faire progresser la technologie des batteries à vitesse grand V, de même que leur fabrication.

Je crois que les camionnettes seront beaucoup plus abordables que ce qu'on imagine si on tient compte du coût total de propriété. Elles seront mises en marché en 2021-2022. C'est demain. Je sais que beaucoup de travailleurs de la construction ont hâte de passer à l'électricité parce qu'ils savent à quel point les camionnettes coûtent cher en essence.

M. Michael McLeod: Sur la question des incitatifs... En fait, nous sommes très peu informés au sujet des véhicules zéro émission. Nous vivons dans le Nord. Les véhicules zéro émission sont peu nombreux, mais le besoin est énorme. Nos émissions de gaz à effet de serre sont très faibles mais, en même temps, beaucoup de véhicules sont laissés en marche à bas régime pendant de longues périodes dans les régions nordiques.

M. Daniel Breton: C'est vrai.

M. Michael McLeod: Je me demande si, sans incitatifs, ces véhicules seront achetés et mis à l'essai dans la plupart des secteurs, des industries et des gouvernements. Je crois vraiment qu'il faut faire de la sensibilisation. Le prix de ces véhicules est loin d'être le seul facteur, comme vous l'avait fait remarquer. Les subventions sont nécessaires pour obtenir l'adhésion populaire à l'égard des véhicules zéro émission. Il faut informer les gens qu'ils pourront trouver des personnes compétentes pour réparer leurs véhicules.

Le président: Oui.

M. Michael McLeod: Nous voulons être rassurés de pouvoir trouver des pièces de rechange. Nous voulons savoir que les bornes de recharge peuvent être payantes. Il faut nous donner toute cette information.

Le président: Oui.

M. Michael McLeod: En même temps, sans incitatifs, je crois que ce sera peine perdue.

Le président: C'est un bon point, mais nous n'avons plus de temps pour la réponse.

Je pense que nous arriverons à caser un quatrième tour si nous réduisons la durée des questions. Si nous faisons deux périodes de quatre minutes, deux de deux et deux de quatre, je crois que c'est possible.

Nous commencerons avec M. Hoback. Vous disposez de quatre minutes.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, monsieur le président. Je trouve nos discussions fort intéressantes.

Passionnant même. Il y a cinq ans, je suis allé à un salon d'électronique grand public à Las Vegas. On y présentait les bornes de recharge et on commençait à lancer ces véhicules. Bien entendu, tout le monde parlait du réseau électrique, de la manière dont le soutien serait assuré et de tout ce que cette nouvelle technologie exigerait.

Ma première question concerne la présence grandissante de ces véhicules sur nos routes. Quand il y a un accident et qu'il faut intervenir d'urgence, les secouristes ont-ils besoin de matériel particulier qui doit dès maintenant être ajouté à leur trousse, par exemple si un de ces véhicules fait un tonneau ou une collision, ou quelque chose du genre?

• (1715)

M. Daniel Breton: À qui s'adresse la question?

M. Randy Hoback: Vous connaissez très bien l'industrie automobile. J'aimerais savoir ce que vous en pensez tous les deux.

M. Daniel Breton: Les pompiers et le personnel d'intervention d'urgence reçoivent une formation sur les véhicules électriques. Pour ce qui est des tonneaux, ils sont très rares parce que le poids de la batterie au fond du véhicule le rend plus stable qu'un véhicule à essence traditionnel, surtout dans le cas des véhicules utilitaires sport. De nos jours, le personnel d'intervention d'urgence et les

pompiers qui travaillent dans l'industrie pour qu'ils sachent comment intervenir s'il y a un problème de câblage.

M. Randy Hoback: Exactement. En réalité, il ne faut pas informer seulement les acheteurs de ces véhicules et ceux qui les fabriquent. L'information doit être diffusée à l'ensemble des secteurs qui soutient l'industrie automobile. Je sais que M. McLeod a brièvement abordé ce sujet.

J'aurais aussi une question au sujet des batteries qui sont installées dans ces véhicules, et plus particulièrement au sujet de ce qu'on appelle, je crois, leur cycle de vie utile. Arrive un moment où la batterie ne peut plus faire fonctionner le véhicule, même si elle n'est pas entièrement arrivée au bout de sa vie utile et pourrait servir à autre chose. Qu'en est-il de la normalisation? Quand une batterie est retirée d'un véhicule et utilisée dans un réfrigérateur ou une maison, comment nous assurer qu'elle sera utilisée à sa pleine valeur?

M. Daniel Breton: Les batteries de véhicules électriques peuvent être empilées pour stocker de l'énergie aux endroits éloignés du réseau qui sont alimentés par un système à l'énergie solaire ou éolienne. Cela se fait déjà à Hawaï et ailleurs. Ces batteries peuvent durer beaucoup plus longtemps et avoir une seconde vie comme dispositif de stockage de l'énergie. Ensuite, elles peuvent être recyclées à 95 %. Une batterie peut durer de 20 à 30 ans.

M. Randy Hoback: Le représentant du secteur de l'automobile sera sans doute mieux placé pour répondre à ma prochaine question. Ces batteries sont-elles fabriquées selon des normes qui permettent de débrancher de l'automobile pour les rebrancher dans la maison? Existe-t-il une norme quelconque qui nous assure que c'est possible? Est-ce que, actuellement, ces normes sont intégrées aux critères de conception de ces batteries? Est-ce qu'il en est question à l'étape du développement des batteries?

M. David Adams: Des normes sont définies pour le cycle d'utilisation secondaire. M. Breton a bien expliqué comment les batteries peuvent être utilisées après. La plupart des gens ne savent pas qu'il reste encore 80 % de sa capacité à la batterie. C'est beaucoup. Quand sa capacité est en deçà de 80 %, elle ne peut plus alimenter un véhicule, mais elle peut encore servir des années comme source secondaire.

M. Randy Hoback: D'accord. Vous avez dit « des années ». On peut donc penser qu'elle pourrait être utilisée dans une maison pendant 10 ans encore. J'imagine que tout dépend de la taille et des autres caractéristiques de la batterie.

J'ai grandi sur une ferme et je me souviens de ces moments où il fallait atteler nos machines à système hydraulique. Le système hydraulique d'un tracteur John Deere n'avait pas les mêmes embouts que celui du tracteur Case. Je veux juste m'assurer qu'il y a une certaine normalisation.

Entre autres possibilités — et nous avons peut-être déjà raté le coche —, l'ACEUM nous permettrait peut-être d'établir une réglementation nord-américaine. Si nous définissons nos propres règlements et si nous le faisons en premier, vu l'importance de nos volumes, le reste du monde n'aurait pas le choix de s'aligner sur nous. Nos règlements deviendraient la norme. L'Amérique du Nord pourrait s'assurer d'avoir l'avantage en matière de fabrication. Est-ce que c'est quelque chose qui est envisageable?

Le président: Vous avez 10 secondes pour répondre. En fait, tout juste le temps pour dire oui ou non.

M. David Adams: Non, notre norme réglementaire n'est pas celle qui domine. D'autres normes en vigueur ailleurs dans le monde sont... [*Inaudible*]

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Longfield. Il partagera son temps avec M. Saini. Vous avez chacun deux minutes.

M. Raj Saini: Merci, monsieur le président.

M. Lloyd Longfield: Je vais être bref.

Monsieur Adams, j'ai manqué le début de la réunion. J'aimerais vous poser une question émanant de notre caucus de l'automobile. Soit dit en passant, je vous remercie d'avoir été présent lundi.

Au Canada, les ventes de véhicules ont chuté durant la pandémie de COVID. Nous avons discuté de mesures d'encouragement comme un programme de prime à la casse. L'idée serait de favoriser l'adoption des VZE en encourageant le retrait de la route des véhicules de plus de 12 ans.

Pouvez-vous nous dire brièvement ce que vous en pensez? Je céderai ensuite la parole à M. Saini.

M. David Adams: Nous sommes convaincus qu'il faut une approche à plusieurs volets pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Il faut augmenter le nombre de véhicules électriques sur nos routes, mais il faut aussi des mesures qui s'appliquent au parc actuel, de loin plus important. Les primes à la casse ou tout autre programme du genre sont nécessaires pour débarrasser nos routes des véhicules de plus de 12 ans.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Le président: Monsieur Saini, nous vous écoutons.

M. Raj Saini: Merci, monsieur le président, et de nouveau merci à nos témoins de s'être déplacés.

Ma question est plutôt d'ordre philosophique, et je la pose autant à M. Adams qu'à M. Breton. La réponse n'a pas besoin d'être longue.

Si on pense à tout ce qui entre dans la fabrication d'un véhicule électrique, que ce soit le lithium, le cobalt, le nickel, le cuivre, et j'en passe, tous ces minéraux sont dits précieux. Nous avons la capacité d'exploiter ces ressources tout en respectant l'environnement, mais nous continuons d'importer ces produits.

Pour notre propre capacité de défense et notre sécurité nationale, n'avons-nous pas ici une possibilité d'encourager d'autres industries? Ne serait-ce pas un moyen de protéger notre sécurité nationale?

• (1720)

M. Daniel Breton: Voulez-vous y aller en premier, monsieur Adams?

M. David Adams: Parlez-vous du lien entre notre sécurité nationale et les matières premières que vous avez mentionnées?

M. Raj Saini: Oui.

M. David Adams: Oui, tout à fait. Si nous procédons à l'électrification et si nous fabriquons des véhicules électriques, il faudrait en corollaire fabriquer les batteries au Canada étant donné qu'il serait trop dispendieux de les faire venir d'ailleurs. Il serait tout à fait logique de tenter d'établir toute la chaîne d'approvisionnement au Canada.

M. Daniel Breton: Je suis d'accord avec M. Adams. Nous sommes tout à fait justifiés de nous préoccuper des considérations géopolitiques. Nous avons vu ce qui s'est passé pour le pétrole. À mon avis, du point de vue stratégique, il est très important de fabriquer des batteries avec des minéraux extraits en Amérique du Nord et, pourquoi pas, au Canada. Nous en avons eu un bon exemple avec la COVID. L'approvisionnement de matériel en Asie a été ardu et, actuellement, les batteries sont fabriquées en Asie pour la grande majorité.

Pour avoir une plus grande indépendance, même s'il est impossible d'être entièrement indépendant... Le mieux est de viser une forme d'interdépendance, surtout en Amérique du Nord. J'estime cependant que le mieux serait de fabriquer les batteries destinées au marché nord-américain avec des minéraux extraits au Canada et aux États-Unis. Sur le plan géopolitique, c'est ce qui est le plus sensé.

M. Raj Saini: Merci beaucoup.

Je vais céder le temps qui me reste à la députée O'Connell.

Le président: Il reste très peu de temps. De toute façon, Mme O'Connell était déjà inscrite à la fin de ma liste.

M. Raj Saini: D'accord.

Mme Jennifer O'Connell: Monsieur le président, je peux attendre le prochain tour.

Le président: D'accord. Je ne vous oublierai pas, madame O'Connell.

Madame Pauzé, c'est à vous.

[*Français*]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Adams, dans votre document, il est mentionné que l'intervention réglementaire à court terme favorisant l'achat de véhicules zéro émission est en décalage par rapport à l'horizon à moyen et à long terme de la transition que vit l'industrie. J'ai l'impression que ce sont plutôt les constructeurs qui sont en décalage avec la réalité.

En 2008, j'ai voulu acheter une voiture électrique, mais les concessionnaires essayaient de m'en dissuader et d'acheter plutôt une voiture à essence.

Est-ce que vos membres, qui sont des concessionnaires, donnent de la formation aux vendeurs pour qu'ils puissent faire la promotion des véhicules électriques?

[*Traduction*]

M. David Adams: Je pense qu'on peut toujours faire mieux au chapitre de la sensibilisation, et je ne pense pas seulement au public, mais aux concessionnaires également.

Comme vous le savez, les concessionnaires sont des entrepreneurs indépendants des constructeurs. L'objectif des concessionnaires est de faire de l'argent en vendant des véhicules. De façon générale, ils essaient de vendre les véhicules que les consommateurs recherchent.

Quand vous avez parlé de 2008, vous parliez peut-être d'un véhicule hybride. Nous parlons d'une industrie naissante, qui commence tout juste...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Non, ils me suggéraient vraiment d'acheter un véhicule à essence.

Je reviens à la question de l'approvisionnement. Dès les premières rencontres de ce comité au sujet des véhicules zéro émission, plusieurs personnes nous ont dit que l'approvisionnement en véhicules était un problème encore aujourd'hui.

Je vais poser une question en lien avec celle qu'a posée tantôt mon collègue libéral M. Saini. En Chine et en Europe, il y a des lois au sujet des véhicules zéro émission, ce qui a accéléré la transformation industrielle.

Ai-je bien compris que vous êtes d'accord sur de telles lois?

Le président: Je vous demanderais de répondre rapidement, monsieur Adams.

[Traduction]

M. David Adams: Je vous répondrais par la négative. La Chine est le pays le plus peuplé dans le monde. On y trouve plusieurs constructeurs nationaux. Ce n'est pas notre cas. La Chine a également exigé que les constructeurs cessent la fabrication de VMCI d'ici 2035. Je ne crois pas que le Canada puisse prendre des mesures aussi draconiennes.

Le président: Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour M. Wudrick.

Monsieur Wudrick, vous avez dit tout à l'heure que vous représentez un organisme qui se préoccupe des contribuables et des coûts qu'on leur refait. Santé Canada estime que la pollution de l'air, notamment dans les zones urbaines, cause 14 600 décès prématurés chaque année, et que les incidences sur le bien-être social, économique et collectif coûtent 114 milliards de dollars par année aux contribuables.

Quand il est question d'incitatifs à l'achat de véhicules électriques — qui contribuent à réduire la pollution de l'air et la pollution climatique —, l'analyse du coût pour les contribuables ne devrait-elle pas tenir compte de l'effet bénéfique d'une meilleure qualité de l'air pour la santé?

• (1725)

M. Aaron Wudrick: Bien entendu. Je le répète, je ne suis pas contre l'objectif de cette politique, loin de là.

Je me demande simplement si, quand des personnes peuvent s'offrir une voiture de 55 000 \$, on peut vraiment influencer leur décision en lui versant 5 000 \$ de deniers publics. C'est merveilleux si elles achètent un véhicule moins polluant et s'il y a des bénéfices pour notre santé à tous, mais y a-t-il eu une analyse sérieuse de l'influence minimale qu'a eue cette politique sur les achats de ces véhicules?

M. Taylor Bachrach: Je constate que vous revenez avec le même argument, qui concerne en fait l'efficacité des incitatifs. Pourtant, les administrations où le nombre de véhicules électriques est le plus élevé offrent ce genre d'incitatifs. N'est-ce pas une preuve que ces mesures sont efficaces pour encourager l'achat de ces véhicules?

M. Aaron Wudrick: J'ai entendu deux arguments contradictoires aujourd'hui. D'une part, j'ai entendu qu'il faut des subventions pour stimuler la demande et, de l'autre part, que la demande est tel-

lement grande que les consommateurs n'arrivent pas à trouver de véhicules chez les concessionnaires. J'ai entendu que durant leur cycle de vie, le coût total de ces véhicules est comparable à celui des véhicules à moteur à combustion. Pourquoi, alors, si le coût est comparable, faut-il donner des subventions?

J'ai entendu une chose et son contraire. Je le redis, je n'ai rien contre les VZE. Ce serait formidable si nous pouvions tous en conduire un et si tous les modèles étaient offerts à des prix concurrentiels. Ce que je remets en question, c'est la pertinence de donner 5 000 \$ qui viennent des poches des contribuables à quelqu'un qui peut s'offrir un véhicule de 50 000 \$. Est-ce vraiment une bonne manière d'utiliser les deniers publics?

[Français]

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Godin, vous avez la parole.

M. Joël Godin: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Breton, on parlait tantôt de la capacité à produire de l'électricité pour répondre à la demande. On sait que toute modification apportée sur un marché nécessite une période de transition et d'adaptation.

Si l'on mettait un grand nombre de véhicules zéro émission sur la route rapidement sans installer de bornes de recharge, cela ne causerait-il pas des problèmes?

Si, demain matin, les constructeurs réussissaient à produire des véhicules électriques en bonne quantité pour répondre à la demande des consommateurs, le réseau de bornes serait-il capable de répondre aux besoins dans les trois mois qui suivraient, selon vous?

M. Daniel Breton: Non, mais aucun constructeur ne va répondre à la demande dans les trois mois suivants.

Tout cela va se faire de façon graduelle. Chaque semaine, de plus en plus de bornes sont installées partout en Amérique du Nord. L'infrastructure est extrêmement importante; vous avez totalement raison.

Les gens ont tendance à penser que le problème est lié à l'infrastructure sur les autoroutes. En fait, le problème survient davantage dans les centres-villes. Bien des gens peuvent brancher leur voiture électrique à la maison. C'est là où plus de 80 % des recharges se font. Par contre, pour ceux qui habitent dans une tour à condos et qui ne peuvent se brancher, cela nécessitera des bornes de recharge sur rue de niveau 2 et des bornes rapides. Le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces devront se pencher là-dessus.

D'ailleurs, il y a quelques jours à peine, une annonce a été faite à Edmonton pour stimuler justement l'installation de bornes de recharges dans cette ville.

Vous avez raison de dire que les infrastructures doivent suivre. À Ressources naturelles Canada, un programme a justement été créé relativement à l'installation de bornes de recharge. Au fur et à mesure que tout cela va se déployer de façon exponentielle — on le voit déjà —, il en faudra de plus en plus. L'exemple de la Colombie-Britannique est probant. L'Ontario et le Manitoba devront suivre le mouvement.

M. Joël Godin: Je vous remercie, monsieur Breton.

Je me suis probablement mal exprimé en posant ma question. Je suis bien conscient du fait que les constructeurs ne pourront pas produire une grande quantité de véhicules électriques dans les trois prochains mois. Ils seront appelés à le faire pour répondre aux besoins du marché dans l'avenir.

Monsieur Adams, que pensez-vous du programme de la province de Québec quant à la réduction à zéro du nombre de véhicules à essence à partir de 2035?

Votre industrie sera-t-elle capable de répondre aux besoins ou le Québec sera-t-il négligé?

[Traduction]

M. David Adams: C'est une question intéressante. Si vous regardez ce qui se fait ailleurs dans le monde, beaucoup de pays ont établi une échéance pour l'interdiction des véhicules à moteur à combustion interne.

À mon avis, tout dépendra de la réaction des consommateurs si l'offre de nouveaux véhicules est limitée. Si on leur offre seulement des véhicules électriques, il se peut que des consommateurs choisissent de ne pas en acheter. Que feront-ils? Ils décideront de garder leur véhicule ou ils feront venir un véhicule d'ailleurs. Il ne serait pas souhaitable pour les entreprises québécoises ou pour la qualité de l'air au Québec que les vieux véhicules restent plus longtemps sur les routes.

• (1730)

[Français]

M. Joël Godin: Je vous inviterais à améliorer votre façon de produire des véhicules électriques pour accélérer les choses et répondre à la demande. Je vous rappelle qu'il y a des listes d'attente au Québec et en Colombie-Britannique. S'il y avait une offre, je suis convaincu que le consommateur serait prêt à faire la démarche et, selon moi, ce n'est pas une question de subventions. C'est beaucoup plus une question de disponibilité. L'industrie a une belle occasion d'apporter sa contribution. Je suis convaincu que, compte tenu des investissements et des dépenses que vous faites, ce sera rentable pour vous.

Il faut garder à l'esprit que la conception d'un nouveau produit coûte de l'argent au début, mais qu'après, c'est rentable. Si vous êtes prêts à partager vos profits dans les 10, 15, 20 et 30 prochaines années, cela justifie peut-être les subventions. Si vous dites ne pas vouloir de subventions, que vous allez faire des investissements et que vous ne partagerez pas les profits dans les années à venir, je n'y vois aucun problème.

Le président: Je vous remercie.

[Traduction]

Madame O'Connell, que diriez-vous de conclure avant que nous rentrions au bercail?

Vous avez quatre minutes.

Mme Jennifer O'Connell: Merci, monsieur le président.

Je me sens obligée de faire une mise au point au sujet de ce que nous avons entendu aujourd'hui, au cas où certaines personnes auraient mal compris. La demande et l'accès posent problème parce que les véhicules électriques sont expédiés là où des incitatifs ou règlements dit demande et, au bout du compte, ce sont les consommateurs et l'environnement qui y gagnent. N'est-ce pas ce qu'on ap-

pelle un but louable? Nous avons entendu des témoignages selon lesquels l'absence d'incitatifs a fait chuter la demande en Ontario. Là où il existe des incitatifs, il existe une demande. Je tenais à faire cette mise au point.

J'adresse ma question à M. Pocard. Je suis désolée que vous n'ayez pas eu le temps de poursuivre, mais j'avais bel et bien une question pour vous. Je ne connais pas autant votre industrie que vous, alors je vous prie de me pardonner.

Vous avez évoqué la nécessité de soutenir la recherche et le développement, ce qui est toujours une bonne idée. Les Canadiens semblent souvent à l'avant-garde en matière de recherche et de développement, mais nous semblons avoir moins d'allant quand vient le temps de commercialiser les produits. Quels investissements le gouvernement canadien devrait-il faire pour favoriser la commercialisation et faire en sorte qu'au bout du compte, l'argent investi profite aux consommateurs canadiens? Je vous pose cette question parce que nous avons beaucoup parlé de cette industrie et des pays qui construisent des véhicules qu'ils vendent ensuite moins cher chez eux.

Si nous investissons de l'argent, quelles mesures devrions-nous prendre pour commercialiser les produits ici et faire en sorte que nos investissements profitent aux Canadiens? Hormis les bénéfices environnementaux, bien entendu, quels objectifs de commercialisation et économiques devons-nous nous fixer pour que le Canadien moyen en tire le maximum de profit?

M. Nicolas Pocard: Actuellement, des sociétés comme Ballard et d'autres placent le Canada dans une situation privilégiée. Nous sommes vraiment des chefs de file en matière de développement des technologies, et nous fournissons... Ballard exporte la totalité de ses systèmes de pile à combustible à l'étranger. Nous vendons nos moteurs aux États-Unis, en Chine et en Europe.

Un moyen pour aider le Canada à tirer avantage de cette situation privilégiée serait de créer une demande ici, comme nous en avons déjà parlé, au moyen d'objectifs en matière de VZE... Je préconiserais des investissements dans la mobilité, et notamment dans les camions et les autobus lourds technologiquement neutres sur le plan technologique. Pourvu que la norme de zéro émission soit respectée, il importe peu que le véhicule électrique soit à batterie ou à pile à combustible. Le Canada a tout en main pour produire sur son territoire des piles à combustible. Il doit tirer le meilleur de la propriété intellectuelle canadienne et de sa main-d'œuvre. Cette production nécessite peu de minéraux et d'importations, ou de quoi que ce soit d'autre. Tout ce qu'il faut, ce sont des matériaux de construction courants.

Nous avons une occasion en or de bâtir cette industrie ici, mais il faut créer une demande pour ce genre de véhicules. Quand on donnera suite à l'annonce concernant les 5 000 autobus zéro émission, il faudra s'assurer de faire appel à la fois à la technologie des moteurs électriques à batterie et à celle des moteurs électriques à pile à combustible. Les utilisateurs pourront ensuite choisir la technologie la mieux adaptée à leurs besoins. Dans le cas des camions lourds ou des autocars utilisés pour le transport sur de longues distances, l'hydrogène représente l'option de choix vers la décarbonisation et la mobilité zéro émission.

• (1735)

[Français]

Le président: Je vous remercie, monsieur Pocard.

[Traduction]

Mme Jennifer O'Connell: Donc, si...

Le président: Madame O'Connell, il reste à peine 15 secondes pour un commentaire.

Mme Jennifer O'Connell: Je veux seulement m'assurer que ce n'est pas dans le domaine de la recherche et du développement de base, mais plutôt dans la création de la demande qu'il faut investir.

M. Nicolas Pocard: Absolument.

Merci.

Le président: Excellent. Merci.

[Français]

C'était vraiment fascinant. Nous avons eu l'occasion de poser de très bonnes questions.

M. Peter Schiefke: Monsieur le président, j'ai une question.

Le président: Monsieur Schiefke, vous avez la parole.

M. Peter Schiefke: Ma question concerne notre prochaine rencontre. Nous pourrions en discuter après avoir remercié nos invités. J'aimerais savoir si notre comité se réunira lundi.

Le président: Je vais répondre à votre question dans quelques instants.

M. Peter Schiefke: Parfait, je vous remercie.

Le président: Nous avons eu de bonnes réponses. Quant à moi, j'estime cela a vraiment alimenté notre réflexion.

Lundi, nous aurons une rencontre avec les analystes pour discuter de la structure du rapport. Nous allons pouvoir leur donner des directives.

M. Peter Schiefke: J'ai posé cette question parce qu'à 16 heures, la ministre des Finances déposera...

Le président: Vous avez raison.

M. Peter Schiefke: À 16 heures, voulons-nous continuer la réunion ou nous rendre à la Chambre pour écouter l'allocution de la ministre des Finances?

Le président: Je vais libérer les témoins. Nous les remercions beaucoup pour le temps qu'ils ont consacré à nous informer.

[Traduction]

Je remercie nos témoins.

[Français]

Nous allons prendre 15 minutes pour faire la transition. Nous n'irons pas à huis clos, mais nous allons libérer les témoins.

M. Peter Schiefke: Oui.

Le président: La présentation de l'énoncé économique est à 16 heures et le discours prendra environ 45 minutes, je crois.

M. Peter Schiefke: D'habitude, c'est le cas, mais nous ne le savons pas précisément.

Le président: Est-ce que les membres du Comité veulent se réunir à 15 h 15, faire une pause et reprendre la réunion après l'allocution sur l'énoncé économique?

Mme Monique Pauzé: Oui.

[Traduction]

M. Raj Saini: Je pense que le mieux serait d'interrompre la réunion. Il est évident que ce pourrait être un discours très important et nous voulons tous en avoir un aperçu.

M. Matt Jeneroux: Monsieur le président...

Le président: Monsieur Jeneroux, je vous reviens dans un moment.

Si j'ai bien compris, nous n'aurons pas de réunion, et je crois que le ministre vient nous rencontrer mercredi... Nous devons donc nous réunir le lundi suivant pour discuter du rapport, ou quelque chose comme cela.

Il faudra trouver un moyen.

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, monsieur le président.

Selon mon expérience d'autres comités, la première réunion devrait être consacrée aux directives à l'analyste. Est-ce que ce sera l'objet principal de la réunion de lundi?

Le président: Oui, effectivement.

M. Matt Jeneroux: Si je me fie à ce qui s'est passé dans certains comités auxquels j'ai déjà siégé, ce genre de réunion dure à peine 15 minutes. Je ne suis pas certain que nous aurons besoin de toute la période prévue.

Le président: J'ai prévu également une discussion concernant les témoins que nous inviterons pour notre étude de l'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, et je crois que nous aurons besoin de ce temps.

D'autres commentaires?

M. Peter Schiefke: De toute évidence, c'est moi qui ai soulevé la question. Il n'y a rien de partisan à vouloir entendre ce que la ministre des Finances a à nous dire. Certains éléments pourraient concerner le Comité, et je trouve important que nous prenions le temps d'écouter ce que la ministre des Finances aura à nous annoncer.

Si M. Jeneroux dit que, selon son expérience, 15 minutes suffiront pour...

• (1740)

Le président: Pour ma part, je ne crois pas que nous ferons le tour en si peu de temps. Si vous me le permettez, je vais en discuter avec le greffier et consulter Mme Pauzé, Mme Collins et M. Redekopp au sujet des options que m'aura proposées le greffier.

Les membres du Comité semblent vouloir entendre le discours. Si nous écoutons le discours, nous n'aurons pas suffisamment de 15 ou 20 minutes pour terminer ce que nous avons à faire. Je ne crois pas que ce sera assez.

Monsieur Jeneroux, je sais que c'est parfois possible, mais nous devons aussi discuter des témoins. Je vous demanderais donc de me laisser cela entre les mains. Je vais discuter avec le greffier et avec les membres du comité de direction.

[Français]

M. Joël Godin: Monsieur le président, j'ai une suggestion à vous faire.

[Traduction]

Le président: Nous vous écoutons.

[Français]

M. Joël Godin: En raison de la situation, nous ne savons pas ce qui va arriver lundi prochain. Nous sommes mercredi. À mon avis, mon collègue M. Schiefke a soulevé un point très important. N'y aurait-il pas lieu de reporter à mercredi la rencontre de lundi? C'est un effet domino. Ce serait clair pour tout le monde.

Nous parlons de tenir une réunion pour 15 minutes. Je pense que cela peut se faire, mais vous dites que la réunion sera peut-être plus longue, étant donné que ce sera la première. Je comprends et respecte cela, mais ne serait-il pas plus facile pour tout le monde, dans ces conditions, de décider maintenant d'annuler la rencontre de lundi et de la reporter à mercredi?

Le président: Le ministre vient nous rencontrer mercredi. Cela va donc dépendre de...

M. Joël Godin: Nous pourrions alors reporter au lundi suivant la rencontre concernant le rapport.

Le président: J'ai une idée. M. Jeneroux a peut-être raison. Nous pourrions nous rencontrer pendant au moins 45 minutes pour débattre de certaines questions. Nous pourrions ensuite ajourner la rencontre et voir ce que nous aurions réussi à accomplir pendant ces 45 minutes.

M. Joël Godin: C'est une bonne idée.

Le président: À force de ne rien faire...

[Traduction]

Oui, madame O'Connell?

Mme Jennifer O'Connell: Monsieur le président, désolée de vous interrompre, mais je crois qu'il pourrait même être difficile de tenir une réunion de 45 minutes, parce que des membres seront présents et d'autres seront en mode virtuel... Il sera difficile de rétablir la connexion.

Le président: Bon point.

Mme Jennifer O'Connell: Tous les partis auront l'occasion de se prononcer et de prendre la parole après. Je suis certaine que personne n'a encore décidé qui fera quoi à cette date. Franchement, la suggestion de M. Godin de reporter la réunion au lundi suivant me semble la plus logique pour éviter des problèmes.

Le président: Très bien. Voici ce que je propose. Je vais discuter avec le greffier et les membres du comité de direction, puis nous allons réorganiser certaines choses et vivre avec le fait que nous n'aurons pas de réunion lundi.

M. Peter Schiefke: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il consensus à ce sujet?

Je vois des pouces en l'air, deux pouces en l'air. D'accord, c'est ce que nous ferons. Je vais discuter avec le greffier et consulter les membres du comité de direction.

M. Matt Jeneroux: Monsieur le président, si vous me permettez de revenir rapidement sur notre point de vue de ce côté-ci... J'avais oublié la discussion au sujet des témoins à inviter pour l'étude de la Loi sur la protection de l'environnement. Je suis tout à fait d'accord avec ce que propose M. Schiefke pour la suite des choses.

Nous allons attendre votre décision officielle à ce sujet.

Le président: Merci à tous de votre collaboration.

La réunion a été très fructueuse. C'est une excellente étude.

M. Saini me conseille d'utiliser le maillet pour créer de l'effet.

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>