



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 18 août 2016 — Vol. 44 N° 78

Consultations particulières sur le projet de loi n° 104 — Loi
visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles
zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de
gaz à effet de serre et autres polluants (3)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 18 août 2016 — Vol. 44 N° 78

Table des matières

Auditions (suite)	1
Greenpeace	1
Équiterre	9
Roulez électrique inc.	16
General Motors du Canada ltée	25
Kia Canada	32

Intervenants

M. Pascal Bérubé, vice-président

M. David Heurtel
M. Ghislain Bolduc
M. Mathieu Traversy
M. Mathieu Lemay
Mme Karine Vallières
M. Claude Surprenant
M. Marc H. Plante

- * M. Patrick Bonin, Greenpeace
- * M. Sidney Ribaux, Équiterre
- * M. Steven Guilbeault, idem
- * M. Sylvain Juteau, Roulez électrique inc.
- * M. Pierre Langlois, idem
- * M. David Paterson, General Motors du Canada ltée
- * M. Phil Petsinis, idem
- * M. Ted Lancaster, Kia Canada
- * M. George Bousioutis, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 18 août 2016 — Vol. 44 N° 78

Consultations particulières sur le projet de loi n° 104 — Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants (3)

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Bérubé) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 104, Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Le Président (M. Bérubé) : Voici donc notre ordre du jour de cet avant-midi. Nous entendrons les groupes suivants : Greenpeace, Équiterre et Roulez électrique.

Auditions (suite)

Je souhaite la bienvenue aux représentants de Greenpeace. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent, au besoin. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Et par la suite nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Greenpeace

M. Bonin (Patrick) : Bonjour, M. le Président, Mmes, MM. les députés. Mon nom est Patrick Bonin. Je suis responsable de la campagne Climat-Énergie à Greenpeace Canada. C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui. Vous nous trouvez à la fin de l'été, après avoir travaillé pendant nos vacances, comme plusieurs, sur deux projets de loi importants, entre autres, le projet de loi n° 106 pour la mise en oeuvre de la Politique énergétique, qui parle de transition énergétique et de loi sur les hydrocarbures. Donc, on a été très occupés, comme plusieurs autres organisations, sur cet autre projet de loi. Mais c'est un plaisir aujourd'hui d'être là parce que, pour nous, le projet de loi zéro émission est un incontournable, est essentiel au Québec, et le minimum qu'on doit faire, et nous allons vous présenter pourquoi.

Essentiellement, on parle de Québec qui a adhéré à l'alliance, entre autres, pour avoir les véhicules zéro émission. On a félicité le gouvernement, qui, il y a un an, adhérerait à cette alliance-là, a créé, entre autres, avec la Californie, l'alliance et évidemment a signé l'entente de Paris par la suite, en décembre dernier, entente où les nations s'engagent à limiter le réchauffement planétaire à moins de 2 °C et à tenter de limiter le plus à 1,5 °C pour éviter les changements climatiques catastrophiques.

On ne parle pas suffisamment de ce que veulent dire 1,5 °C et 2 °C, et c'est pourquoi nous allons, entre autres, vous présenter quelques acétates à ce sujet. Ce qu'il faut comprendre, évidemment, vous le savez, 43 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec sont dans le domaine des transports. Les transports des véhicules, entre autres, au niveau des véhicules légers... est un problème majeur au Québec. Et l'électrification est un de ces moyens essentiels et incontournables dont on ne peut se passer.

Le Québec a énormément de pression actuellement, vous le voyez, vous les avez entendus, de la part, entre autres, des constructeurs, de la part des manufacturiers, de la part des concessionnaires pour qu'on ne fasse rien, pour qu'on remette à plus tard, évidemment, l'adhésion de ce genre de réglementation là dont on a absolument besoin en termes de lutte contre les changements climatiques. Il faut réglementer, il faut mettre en place des obligations pour s'assurer qu'on atteigne nos objectifs. Et, comme vous le savez, malheureusement, on n'est pas en voie d'atteindre nos objectifs au Québec, que ce soit pour 2020 et 2030, et on n'a pas de plan d'action non plus pour atteindre ces objectifs-là. Donc, c'est extrêmement inquiétant. La loi zéro émission ou, du moins, le plan d'action qu'on a ne permettent pas, et c'est très clair, d'atteindre les objectifs tels qu'il est décrit actuellement. Et le gouvernement s'était, entre autres, engagé à rajouter des mesures pour permettre d'atteindre les cibles de 2020 et de 2030.

Si on regarde maintenant un peu l'entente de Paris, ce que ça veut dire, vous avez, sur l'acétate suivant, les données en termes d'émissions cumulatives de CO₂ dans le rouge. Donc, vous voyez une différence énorme entre ce que veut dire, en termes d'émissions possibles, 1,5°, 2° et, par la suite, si on parle de 3°. Donc, le défi est beaucoup, beaucoup plus grand quand on parle de 1,5° parce qu'au rythme actuel d'émission, eh bien, dans six ans, nous allons avoir émis les émissions suffisantes pour que la planète se réchauffe de 6°... pardon, de 1,5°. Donc, dans six ans, au rythme actuel, toutes les émissions vont déjà avoir été émises pour qu'on ait un réchauffement planétaire de 1,5 °C, et le but, c'est qu'on tente de ne pas dépasser le 1,5°C.

• (9 h 40) •

Vous l'avez vu, 2015 a été vue, et par 450 scientifiques qui sont sortis, comme l'année la plus désastreuse au niveau de l'histoire moderne en termes de changement climatique au niveau de plusieurs indicateurs : montée des eaux, émissions de gaz à effet de serre, etc. Et 2016 est en voie, clairement, de dépasser 2015 en termes d'année catastrophique.

Donc, si on regarde ce que ça veut dire, 1,5 °C, vous avez les deux parcours d'émission sur le tableau pour 2 °C et pour 1,5 °C. Ce que montre ce tableau, c'est que, pour 1,5 °C, il faut arriver rapidement, après 2050, à zéro émission planétaire. Et par la suite on parle d'émissions négatives. Émissions négatives, ça sous-entend qu'on a des technologies, qui n'existent pas actuellement, qui devront être mises en place dans moins de 35 ans pour espérer d'avoir une chance raisonnable de limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C. Donc, dans 35 ans, il faut essentiellement qu'on n'utilise plus de combustibles fossiles, pétrole, gaz et charbon, dans moins de 35 ans, et c'est ce pourquoi un projet de loi émission est essentiel.

Pensez au fait qu'on a actuellement un taux de roulement, à peu près, au niveau du parc automobile, de 12 ans. Si on met des véhicules en place en 2030, ces véhicules-là vont rester pendant minimum 12 ans, à moins qu'on les retire de manière préventive, sur les routes et émettront des gaz à effet de serre. Et évidemment on va utiliser du pétrole, alors que, d'ici moins de 35 ans, il faut retirer nos émissions. Donc, c'est ce pourquoi on dit qu'il faut regarder du côté de ce que font des pays comme la Norvège, qui s'est donné comme objectif, d'ici 2025, d'être à 100 % véhicules électriques. L'Inde commence à parler de ce genre de mesure pour 2030 également. L'Autriche en parle également. Donc, on a une panoplie de pays... vous le savez, il y a des États, aux États-Unis, qui ont également adopté des lois zéro émission. Et, pour nous, le Québec n'a pas le choix de le faire parce que, sinon, on va avoir un parc automobile avec lequel on va être pris et qui ne permettra pas de respecter nos engagements en termes de réduction de gaz à effet de serre.

Vous avez ici rapidement la courbe de mise en place des véhicules ou plutôt d'achat des véhicules électriques au niveau planétaire. Vous voyez que cette courbe, elle est exponentielle, elle augmente rapidement. Et il y a raison principale pour ça. Eh bien, c'est essentiellement parce que le prix des batteries diminue, et vous le voyez en orange sur le tableau, ça, c'est la diminution du prix des batteries, et, par le fait même... l'augmentation, la ligne continue, au niveau du parcours disponible, donc de l'autonomie des véhicules. Donc, pendant qu'on a une chute des prix au niveau des batteries, donc des véhicules, par le fait même, on a également une augmentation de l'autonomie, ce pourquoi les véhicules sont rendus extrêmement compétitifs et intéressants pour les consommateurs qui sauvent évidemment de l'argent sur l'achat de produits pétroliers.

Et ce que vous voyez dans ce tableau-là, de l'Agence internationale de l'énergie, c'est aussi le fait qu'on a une prévision au niveau de la diminution du prix des batteries qui va continuer ainsi qu'une augmentation au niveau de l'autonomie. Donc, ça va devenir de plus en plus intéressant pour les acheteurs, les consommateurs, de se procurer des véhicules électriques.

Si on regarde... Nous, on pense que non seulement il faut regarder au niveau de 2025 et de ce que fait la Norvège, mais il faut également regarder au niveau des autres mesures que celles appliquées pour les véhicules légers. La Norvège s'attaque également à la question des camions légers, s'attaque également à la question du transport par véhicule lourd ou se dote d'objectifs même pour les autobus. 75 % des autobus longue distance devront être 100 % électrique en Norvège. On pense que le Québec doit également regarder à légiférer au niveau de ces autres véhicules là avec des mesures aussi ambitieuses qu'on espère que la Norvège ait mises en place. Évidemment, aussi, au niveau de la flotte, par exemple, de véhicules électriques gouvernementaux, le gouvernement devrait se donner un objectif de 100 % véhicules électriques rapidement de manière à montrer l'exemple et démontrer à la population que c'est non seulement intéressant, mais économiquement rentable et, socialement, et environnementalement, et au niveau de la santé, plus qu'intéressant pour le Québec.

Il y a également d'autres incontournables, évidemment, quand on regarde, même au niveau... et ça, c'est le plan d'action 2018-2029 de la Norvège. Il y a une panoplie d'autres mesures que la question des véhicules électriques au niveau du transport en commun, au niveau du transport actif, au niveau des autres mesures dans les transports, qui sont des incontournables. Et, pour nous, la loi zéro émission doit également être accompagnée d'un bonus-malus au Québec, donc un bonus-malus qui fait en sorte qu'on vient compléter cette loi zéro émission, qui fait en sorte que... parce que, vous le savez, le malus qu'on a actuellement sur les véhicules de 4 litres et plus est presque dérisoire avec l'équivalent de 45 \$, si je ne m'abuse, de malus, donc de coût supplémentaire pour les acheteurs de véhicules qui valent énormément, pour la plupart, pour des véhicules de plus de 30 000 \$. Donc, ce n'est pas un désincitatif, et la mesure malus au Québec n'a pas, malgré le fait qu'elle rapporte quand même énormément d'argent au Québec, autour de plus de 70 millions par année, si je ne m'abuse, eh bien, malheureusement, cette mesure-là ne fait pas en sorte que les gens réfléchissent lorsqu'ils achètent les véhicules, ne fait pas en sorte que le gouvernement recueille de l'argent qu'il pourrait par la suite réinvestir, entre autres, au niveau des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques.

À noter également, en 2011 dans le plan d'action des véhicules électriques, le gouvernement visait 300 000 véhicules pour 2020. Donc, actuellement, on est rendus à 100 000. Il y a quand même un recul là-dessus. Le gouvernement l'avoue lui-même, que les mesures actuellement proposées ne permettront pas de s'assurer qu'on va atteindre le 100 000 véhicules en 2020. Les mesures proposées sont même moindres que ce que la Californie propose, et le gouvernement le reconnaît. Il dit même que les groupes environnementaux pourraient être inquiets et non satisfaits de ça, et avec raison. On pense que le Québec doit, et, à plusieurs égards, il l'a fait, se montrer comme leader dans la lutte aux changements climatiques, viser le maximum, surtout qu'on est déjà à 99 % énergie renouvelable au Québec, qu'on a tout à gagner à faire à faire l'électrification et que, malheureusement, actuellement, on a des coûts de santé énormes de l'ordre de 9,6 milliards par année en raison de la mauvaise qualité de l'air au Québec. On a beaucoup plus de gains à faire que de pertes de mettre en place ce type de mesures.

M. le Président, je crois que... Ah! il me reste une minute? Écoutez, je peux...

Le Président (M. Bérubé) : Oui, ça va. Une minute, oui.

M. Bonin (Patrick) : Je peux laisser les questions, et, comme ça, on complétera.

Le Président (M. Bérubé) : Vous arrêtez à ce moment-ci? Parfait. Alors, je vous remercie pour votre exposé. On va commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Bonin. Merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire.

Je trouve quand même très intéressant que vous nous poussiez à faire plus. Évidemment, il faut essayer de faire plus et de faire mieux quand c'est possible. Quand vous nous parlez de la Norvège, moi, c'est toujours avec admiration quand on regarde les grands pas que la Norvège fait, mais, en même temps, je me questionne toujours quand j'entends parler de la Norvège. Bon, on dit : Bon, c'est magnifique, c'est extraordinaire, puis ils posent des gestes très audacieux, ils poussent. Mais, en même temps, il y a beaucoup de ces gestes-là qui sont financés par leur exploitation pétrolière. Il ne faut pas oublier ça non plus. Il y a beaucoup de ces mesures-là qui sont rendues possibles parce que la Norvège est un grand producteur pétrolier.

Je veux juste vous entendre sur comment on réconcilie ça. Nous, au Québec, on n'a pas accès à ces grands revenus pétroliers là, et ce n'est pas quelque chose qu'on envisage à moyen, long terme si on veut justement respecter nos objectifs et nos cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Alors, comment... je ne sais... peut-être même au niveau philosophique, comment on réconcilie ces deux... bien, ce paradoxe?

M. Bonin (Patrick) : Excellente question, M. le ministre. Peut-être mentionner d'emblée que notre position, évidemment, n'est pas que le Québec devrait se lancer dans l'exploitation pétrolière pour financer...

Une voix : ...

M. Bonin (Patrick) : Oui. Et même que notre position sur le projet de loi n° 106 est que tout potentiel hypothétique, redevances — parce qu'on n'est pas comme en Norvège au niveau des réserves prouvées au Québec, là — ne devrait pas servir à financer la lutte contre les changements climatiques de manière à découpler, justement, et ne pas associer l'exploitation pétrolière ou gazière avec des revenus qui sont pour la lutte aux changements climatiques.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que la Norvège réussit et la Norvège est déjà à 23 % des véhicules vendus qui sont 100 % électriques. Donc, ce n'est pas une lubie de leur part. Ils sont déjà en voie d'atteindre cet objectif-là pour 2025. Et essentiellement ils ont réussi parce qu'ils ont mis en place une panoplie de mesures incitant, justement, ou décourageant... incitant les véhicules électriques ou décourageant les véhicules polluants.

Parmi ces mesures, évidemment, il y a la mesure financière, donc les programmes essentiellement d'incitatifs qui sont importants à l'achat de véhicules électriques. On parle de plusieurs milliers de dollars. Ils sont financés, entre autres, à même les taxes sur les véhicules conventionnels à combustion interne. Donc, l'argent dont vous parlez, au niveau des revenus pétroliers, n'est pas nécessairement lié aux incitatifs dans les véhicules électriques, mais bien... on a le pendant au niveau des véhicules de consommation d'essence qui génère de l'argent, des revenus pour le gouvernement pour investir, justement, et faciliter l'achat de véhicules électriques et encourager.

Par la suite, il y a également une panoplie de mesures au niveau des villes, au niveau des droits des véhicules électriques, que ce soit au niveau des routes avec des passages prioritaires, que ce soit au niveau des stationnements, que ce soit au niveau de l'accès pour des bornes. Donc, c'est... Et ça, vous verrez, hein, il y a une panoplie d'études — et il va nous faire plaisir de vous le faire parvenir parce que je ne suis pas certain que notre mémoire le réfère, mais on l'ajoutera — au niveau de quels sont les différents incitatifs que les gouvernements, États peuvent mettre en place pour favoriser, justement, l'achat et l'adoption de véhicules électriques.

Évidemment, la loi zéro émission est un de ces incontournables, mais il faut l'accompagner par une panoplie d'autres mesures, dont des plans qui devraient être développés, entre autres, avec les municipalités, et c'est ce que fait la Norvège.

• (9 h 50) •

M. Heurtel : On a entendu, lors des deux derniers jours d'auditions, des positions de la part des constructeurs automobiles qui sont venus nous expliquer que, finalement, une norme zéro émission n'est pas nécessaire au Québec, que le Québec est déjà un leader en termes d'achats de véhicules électriques, puis c'est vrai, quand on se compare aux autres provinces canadiennes et que, finalement, il faut simplement laisser le marché aller de lui-même. Il n'y a pas de mesure à prendre. Même lorsqu'on pose la question, bien, par rapport, justement, à Paris, par rapport aux objectifs, par rapport à la lutte contre les changements climatiques, l'urgence d'agir, les constructeurs nous disent qu'un bonus-malus n'est pas nécessaire, que, finalement, il faut laisser le marché se développer, que les consommateurs québécois sont... Ils ont même été suggérer que les consommateurs québécois ne sont pas prêts à aller plus loin en termes de développement de véhicules électriques. Alors, quelle est votre réaction à cette position-là?

M. Bonin (Patrick) : Bien, écoutez, c'est évident, et on le voit, là, les pressions pour l'inaction dans la lutte aux changements climatiques, elles ne sont pas nouvelles, que ce soit de la part des constructeurs ou du lobby pétrolier en général. Et clairement le gouvernement doit se tenir debout, doit respecter l'entente de Paris. Il doit écouter la volonté de la population et non pas réduire son ambition devant les doléances, qui sont non fondées, d'ailleurs. On le sait très bien, l'objectif, entre autres, des manufacturiers est de vendre le plus de gros véhicules possible, sur lesquels ils dégagent des

marges de profit beaucoup plus importantes qu'au niveau des véhicules électriques. Et ça, ce n'est pas dans l'intérêt de la population, malheureusement, c'est simplement dans leur intérêt à eux.

Donc, s'ils parlent du libre marché, malheureusement, si on avait laissé le libre marché au niveau des véhicules électriques, on n'aurait jamais eu de normes au niveau... de diminution au niveau de la consommation des véhicules, qui ont découlé de normes imposées par les gouvernements. Et c'est la même chose au niveau des véhicules zéro émission. Et, lorsque les manufacturiers ou concessionnaires disent qu'il n'y a pas de problème, que les véhicules sont déjà disponibles au Québec, eh bien, théoriquement, peut-être, mais, lorsqu'on regarde au niveau des concessionnaires, au niveau de l'inventaire disponible, les véhicules ne sont pas disponibles, la panoplie n'est pas là au niveau du choix. Plusieurs véhicules ne sont tout simplement pas au Québec. Et évidemment l'imposition d'une loi zéro émission fait en sorte que les consommateurs vont être avantagés en forçant les manufacturiers et les concessionnaires à vendre des véhicules, et donc à offrir des prix compétitifs, davantage compétitifs, comme on le voit dans les États, aux États-Unis, qui ont mis en place des lois zéro émission, où les consommateurs se retrouvent avec davantage de choix et des prix moins élevés au niveau des véhicules.

M. Heurtel : Alors, si je vous comprends bien, on peut... bien, vous, vous affirmez qu'une norme zéro émission contribue... Puis je comprends que vous voulez d'autres mesures puis qu'il faut qu'on aille plus loin, mais, si on regarde le projet de loi n° 104, l'instauration d'une norme zéro émission au Québec, c'est une norme, c'est une mesure qui va contribuer non seulement à la lutte contre les changements climatiques, mais qui est en lien aussi à l'atteinte de nos objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, et notamment ceux de Paris. Est-ce que je comprends bien?

M. Bonin (Patrick) : Tout à fait. C'est, pour nous, un incontournable, comme, d'ailleurs, le gouvernement l'a mentionné dans son mémoire présenté au cabinet. Au niveau de l'électrification des transports, c'est une des, sinon la mesure la plus importante à mettre en place avec évidemment les incitatifs actuels.

M. Heurtel : Là, on nous a également suggéré, de la part des constructeurs, que le consommateur serait perdant, le consommateur, les Québécoises et les Québécois pourraient être perdants par l'instauration d'une... seraient pénalisés par une telle norme. Vous, votre réaction à ça.

M. Bonin (Patrick) : Pour nous, on ne voit aucunement comment cet argument est fondé, actuellement. Donc, on ne voit pas comment offrir davantage de choix et d'options au consommateur pour justement avoir des véhicules dont ils ont besoin, qui sont de plus en plus intéressants. On est déjà, avec la Bolt, par exemple, la GM Bolt cette année, avec une autonomie de 300 kilomètres. Leaf, qui est le véhicule électrique probablement le plus vendu, à tout le moins ici, au Québec, et qui est le plus intéressant, va avoir une autonomie accrue, majeure, déjà dès les prochaines années. Donc, il n'y a aucun argumentaire. Évidemment, les consommateurs vont gagner à ça, au contraire, selon nous.

Le Président (M. Bérubé) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Bonin. Il me fait plaisir de vous recevoir ici aujourd'hui puis d'entendre vos propos.

J'ai quelques questions, spécifications. Vous nous parlez, dans votre document, que 85 % des sables bitumineux devraient rester dans le sol pour s'assurer d'atteindre l'objectif. Lors d'une récente discussion que j'ai eue, les producteurs nous ont dit que leur quantité d'énergie utilisée pour produire le pétrole à partir des sables bitumineux était maintenant de l'ordre de 7 % à 14 % plus élevée que des méthodes conventionnelles, dû aux nouvelles technologies, etc. Est-ce que vous avez, dans votre prévision... est-ce que ces choses-là sont tenues en ligne de compte?

M. Bonin (Patrick) : Écoutez, il y a des discussions qui avaient eu lieu, entre autres, au Québec pour l'adoption d'une norme sur la teneur en carbone des carburants, qui est un autre outil pour s'assurer qu'on réduit les émissions dans le domaine des transports en favorisant, entre autres, les carburants les moins polluants et en imposant justement un coût supplémentaire pour les carburants qui sont les plus polluants à produire, comme les sables bitumineux, qui, quand on le regarde, sont trois à quatre fois plus polluants à produire que le pétrole conventionnel. Et ça, cette norme-là, bien, écoutez, il y a plein d'États et même sur la côte Ouest, la Colombie-Britannique, si je ne m'abuse... se sont engagés justement à regarder du côté de cette loi-là, une loi sur la teneur en carbone des carburants, qui vient compléter, entre autres, les lois zéro émission en s'assurant que les véhicules qui ne sont pas tout électriques, ou hybrides branchables, ou qui peuvent être hybrides branchables consomment du carburant moins polluant.

Et, lorsqu'on parle des sables bitumineux, il faut comprendre qu'il y a eu des avancées technologiques suite aux années 90 au niveau des émissions de gaz à effet de serre par baril produit, mais, depuis 2005, il n'y a aucun gain au niveau de l'efficacité. Et donc, depuis 2005, par baril produit en Alberta, eh bien, ce sont les mêmes émissions de gaz à effet de serre. Et on a augmenté, même, la production de pétrole des sables bitumineux. Donc, ça reste un des pétroles, sinon le pétrole le plus polluant à produire au monde, qui, comme je le disais, quand on regarde l'ensemble du cycle de vie, c'est autour de 23 % plus polluant, ce pétrole-là. Et ça paraît en termes d'émissions de gaz à effet de serre quand on a toutes les misères du monde au Québec à réduire nos émissions de même 1 %. Et regardez les inventaires 2012, 2013, 2014. Les émissions stagnent. On n'est pas en réduction rapide comme on devrait le faire au Québec. Et la question du type de carburant qu'on privilégie est également un enjeu sur lequel le Québec doit se poser.

M. Bolduc : Merci. Un autre élément qu'on n'entend plus parler, puis je ne suis pas sûr pourquoi, là, on parle énormément de l'acidification des océans, en fait, qui est causée par l'absorption du CO₂ dans l'océan par elle-même,

mais ce phénomène-là, qui est évalué entre 30 % et 60 % de la production du CO₂, ne figure à nulle part dans les analyses. Et je me demande si est-ce qu'il n'y a pas une dichotomie, en fait, qui est en train de se produire entre les éléments de production puis les éléments d'absorption, qui fait qu'à un moment donné on a... je ne vous dirai pas une réserve, mais une capacité au moins de se protéger plus efficacement que ce que l'on publie. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu là-dessus?

M. Bonin (Patrick) : Je ne suis pas certain que je saisis bien votre question, pour être franc.

M. Bolduc : Une partie des gaz à effet de serre qui sont produits dans l'atmosphère par les vagues puis par le contact avec les océans, le CO₂ est absorbé dans l'océan, vous comprenez ça? Et puis il y a une quantité significative de ce CO₂ là qui est absorbé dans les océans. Maintenant, on n'en entend plus parler depuis quelques années, de ce phénomène-là. Est-ce qu'il est disparu ou est-ce qu'il se passe autre chose? Est-ce que vous avez de l'information là-dessus?

M. Bonin (Patrick) : Bien, il est certain qu'en effet l'océan absorbe une bonne quantité de CO₂. Ce qui est inquiétant, c'est, entre autres, au niveau de l'acidification de l'océan. Et ce qu'on se rend compte, c'est que l'acidification, le rythme d'acidification de l'océan est inégalé depuis 300 millions d'années. Donc, on a un rythme actuel extrêmement inquiétant au niveau de l'acidification des océans, qui crée évidemment des craintes majeures au niveau des stocks de poissons, et de l'effondrement, et d'un stress supplémentaire qui est imposé, entre autres, sur des stocks de poissons qui, à hauteur de plus de 75, sont déjà exploités à la limite de leur capacité de régénération ou qui dépassent cette limite-là.

Donc, ces enjeux-là sont extrêmement préoccupants au niveau des impacts. Évidemment, bien, oui, il y a une part d'absorption, mais aussi une part d'absorption extrêmement importante au niveau de ce qu'on est capable de gérer, soit l'absorption au niveau des forêts, des puits de carbone naturels, parce qu'en effet pour atteindre le 1,5 °C non seulement il faut, d'ici au moins 35 ans, ne plus utiliser de pétrole, gaz et charbon, mais il faut aussi favoriser la mise en place de puits de carbone massifs, dont les forêts.

• (10 heures) •

M. Bolduc : Dernière question. C'est : On a, à travers les discussions que nous avons eues dans les deux jours précédents, plusieurs éléments où des gens qui nous disaient que peut-être qu'on devrait focuser sur des flottes qui sont beaucoup plus polluantes. Je vous donne des exemples. On parle de... Il y a beaucoup de conducteurs qui font plus de 20 000 kilomètres, 20 000, 30 000, 40 000 kilomètres par année. Est-ce qu'on devrait faire un focus sur à chaque fois que quelqu'un convertit d'un véhicule polluant, si on veut, à un véhicule électrique... considérer l'économie substantielle qui est générée? Si on considère qu'en ville, par exemple, la moyenne des conducteurs font 60 kilomètres, c'est clair qu'il y a un avantage pour eux de se convertir. Mais est-ce qu'on ne devrait pas mettre un focus sur ceux qui font plus de distance et s'assurer que ces gens-là pourraient... à chaque fois qu'on en convertit un, c'est l'équivalent d'en convertir 10 qui font 20 kilomètres par jour, par exemple. Vous comprenez ce que je dis? Puis est-ce que des incitatifs comme ça, pour vous, ont une valeur quelconque à travers le système?

M. Bonin (Patrick) : Bien, écoutez, ça peut être intéressant, mais c'est quand même relativement complexe à mettre en place, entre autres au niveau du calcul kilométrique annuel qui doit être fait, alors qu'on a une bourse de carbone actuellement où il y a un prix sur le carbone qui est mis pour chaque litre d'essence. Donc, évidemment, on souhaiterait que ce prix soit plus désincitatif, donc plus élevé que l'actuel plus ou moins 15 \$ la tonne de gaz à effet de serre, et qu'on puisse se rendre autour de 100 \$ la tonne de gaz à effet de serre, et ce, rapidement, de manière justement à s'assurer que le juste prix au niveau des externalités, des impacts des changements climatiques de la qualité de l'air soient intégrés justement dans le prix de l'essence. Mais, selon nous, ça prend un bonus-malus. C'est le meilleur moyen de vraiment faire en sorte que ceux qui veulent se procurer des véhicules qui sont extrêmement économes, eh bien, y pensent à deux fois et que, s'ils veulent absolument se les procurer, eh bien, ils devront payer une surtaxe. Et ça prend un bonus-malus avec des dents. Et actuellement on n'en a pas au Québec, outre le petit 45 \$ actuel qu'on a en place.

Et ça va prendre aussi des systèmes comme, par exemple, des programmes de retrait des vieux véhicules polluants, qui sont plus problématiques au niveau de la santé, comme le programme Faites de l'air!, qui existait au Québec, qui a été annulé. Ça va prendre également des systèmes d'inspection pour les véhicules, dont on n'a pas au Québec, qui permettent de s'assurer que les véhicules sont en bon état, consomment moins d'essence, polluent moins au niveau des polluants de l'air, qui... je le rappelle, on parle de 1 500 personnes par année qui meurent de manière prématurée, à Montréal tous les ans, en raison de la mauvaise qualité de l'air.

Le Président (M. Bérubé) : Il reste 15 secondes.

M. Bolduc : ...dit que le 100 \$ la bourse de carbone, ça représente une augmentation de plus de 0,20 \$ le litre pour l'essence.

M. Bonin (Patrick) : À ma connaissance, c'est moins que ça, là.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, ce sera vos derniers mots pour ce bloc. Et maintenant on passe au député de Terrebonne pour l'opposition officielle.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci, M. Bonin, pour cette présentation avec graphiques et visionnement PowerPoint. C'était très instructif. Je vous remercie aussi d'être toujours aussi actif en commission

parlementaire. Je sais que vous avez fait plusieurs haltes avant de venir autour de la Commission, ici, des transports et de l'environnement, notamment sur le projet de loi n° 106.

Ce que j'entends, dans votre introduction et dans votre plaidoyer, c'est qu'évidemment on reçoit avec satisfaction le dépôt d'une loi zéro émission au Québec, qui est attendue depuis un bon moment. Je pense que l'initiative est fort appréciée de l'ensemble, en tout cas, du moins, d'une majorité des acteurs qui sont passés pour l'instant autour de cette table. Je ne vous cacherai pas qu'il y en a qui sont un peu quand même réticents ou prudents sur le dépôt d'une telle loi. Vous dites que la loi est intéressante, mais qu'elle doit donc être accompagnée de mesures qui sont concrètes ou, en tout cas, du moins musclée pour atteindre les objectifs auxquels elle est amenée, c'est-à-dire diminuer les émissions de gaz à effet de serre, mais aussi à atteindre la cible que le gouvernement s'est donnée, en 2020, de 100 000 véhicules électriques.

Vous dites, dans votre préambule, que cette cible, du propre aveu du gouvernement, ne risque pas d'être atteinte. Vous semblez donner des pistes de solution pour essayer d'être capable de stimuler davantage la vente de véhicules électriques et être capable d'y parvenir. Vous parlez de bonus-malus. Vous avez aussi fait allusion à une proposition de faible teneur en carburant, donc une politique de valorisation des carburants en moins grande teneur, j'imagine, de pollution.

Est-ce que vous pouvez nous l'expliquer davantage, parce que c'est un concept qui nous est moins familier?

M. Bonin (Patrick) : On peut regarder au niveau, entre autres, européen. Il y avait une proposition de ce type de norme de carburant, qui, malheureusement, suite, entre autres, au lobbyisme intense du gouvernement canadien sous M. Harper à l'époque, a été abandonnée au niveau européen ou, du moins, pour la première phase, qui devait être mise en place en 2020.

Quand on regarde, la Californie a également ce type de mesure en place. Et l'objectif de cette mesure-là, c'est d'être en mesure de regarder, sur l'ensemble du cycle de vie des combustibles, quel est l'impact environnemental. Ce qui veut dire qu'il y a une partie, évidemment, des émissions pour les combustibles qui viennent lorsqu'il y a combustion finale dans le véhicule, mais également une partie importante qui peut être générée lors de la production. Par exemple, les sables bitumineux génèrent énormément d'émissions de gaz à effet de serre pour leur production, nécessitent beaucoup d'utilisation de gaz naturel pour la production, et il faut regarder production, transport et combustion finale. Et, pour un combustible comme les sables bitumineux, ça peut changer au point tel que les émissions globales sur l'ensemble du cycle de vie, production, transport final, eh bien, c'est 20 % supplémentaire.

Donc, c'est une manière d'étiqueter les différents combustibles et faire en sorte que les vendeurs, les distributeurs sont forcés de favoriser justement les combustibles les moins polluants de manière à respecter une moyenne à la fin. Donc, s'ils vendent, par exemple, davantage de sables bitumineux, ils devront compenser en vendant davantage de pétrole léger, qui, pour sa production, est moins émetteur de gaz à effet de serre.

M. Traversy : Est-ce qu'on a déjà eu des estimations sur les gains qu'une telle politique pourrait avoir pour le Québec et est-ce que vous avez une projection de comment elle s'opérationnalise? Est-ce que ce serait le ministère de l'Environnement qui en serait le titulaire? Je sais qu'il y a beaucoup de témoignages autour, là, de la table où certains programmes ne sont pas nécessairement, en tout cas, suggérés en étant sous la juridiction du ministère de l'Environnement. J'aimerais vous entendre parce que vous avez une expertise. Et, bien, évidemment, je comprends, là, tout votre plaidoyer contre la création, donc, d'un oléoduc de TransCanada, d'Énergie Est pour l'exportation de sables bitumineux. J'imagine que ça aurait un impact directement lié avec ceci.

M. Bonin (Patrick) : Bien, évidemment, pour nous, le ministère de l'Environnement devrait être le maître d'oeuvre de la mise en place des mesures de réduction de gaz à effet de serre. Il y a eu en effet, dans le passé, certains défis qui se sont présentés au niveau de la gestion. Le gouvernement a décidé de, justement, à travers la réforme, entre autres, de la LQE, s'assurer qu'on va adresser ces problèmes-là au niveau de la gestion. Pour nous, ce n'est pas une raison de jeter le bébé avec l'eau du bain. Il faut, au contraire, investir davantage dans le ministère de l'Environnement, s'assurer que le ministère a davantage de ressources pour gérer ces nouveaux défis avec, entre autres, l'appellation maintenant de Lutte contre les changements climatiques. Et c'est lui qui a l'expertise. Le personnel, au niveau du ministère de l'Environnement, a l'expertise. Ce n'est malheureusement pas au niveau du ministère des Ressources naturelles, quoique c'est important que les autres ministères soient mis à profit et qu'il y ait une concertation. Mais le grand maître d'oeuvre qui devrait nous gérer ça, ça devrait être le ministère de l'Environnement, entre autres au niveau de la loi sur la teneur en carburant... à faible teneur en carburant au niveau du CO₂ parce qu'il y a eu des réflexions qui ont été faites, entre autres, au niveau du ministère. Évidemment, il y a une dimension politique à cela où les autres ministères et les autres ministres autour de la table doivent être sensibilisés à l'importance de l'adoption de mesures ambitieuses au Québec, qui être gérées par le ministère de l'Environnement, clairement.

Et la question de l'arrivée, par exemple, au Québec de quantités quand même massives, on parle de 300 000 barils par jour maintenant qui arrivent au Québec en provenance de l'Ouest, dont une bonne partie qui est produite à partir de l'Alberta et des sables bitumineux, fait en sorte que le bilan au niveau des émissions de gaz à effet de serre québécois, quand on regarde d'un point de vue global, s'alourdit. Lorsqu'on a un pétrole qui est 20 %, environ, plus polluant sur l'ensemble du cycle de vie, qui vient remplacer d'autres pétroles moins polluants au Québec, inévitablement, il y a eu augmentation d'émissions de gaz à effet de serre d'un point de vue planétaire.

Donc, c'est ce pour quoi, entre autres, nous sommes fermement opposés à des projets. Nous l'étions au projet d'inversion de la ligne 9B d'Enbridge, mais également au niveau du projet Énergie Est de TransCanada, qui, par contre, est essentiellement un projet d'exportation. De 80 % à 90 % de ce pétrole-là va être de l'exportation. La raffinerie de Montréal aura à peine quelques gouttes de ce pétrole-là parce que déjà alimentée à près de 100 % par Enbridge, même

chose pour Québec. Donc, gardez en tête que c'est un projet d'exportation. Et, s'il y en a au Québec, au niveau des raffineries, peut-être qu'il y en aura un petit peu à Lévis. Mais, encore une fois, on va arriver pour remplacer du pétrole moins polluant. Et c'est ce qu'il faut faire. Il faut non seulement réduire notre consommation de pétrole, mais choisir les pétroles les moins polluants, et comme, entre autres, la Norvège l'a même fait au niveau de son fonds souverain, qui a décidé de désinvestir, entre autres, du charbon et des sables bitumineux parce que ces pétroles-là et ces combustibles-là sont les premiers dont on se doit de se départir. Si, d'ici moins de 35 ans, il faut qu'on soit à zéro consommation de combustibles fossiles, les pires doivent être identifiés en premier, dont les sables bitumineux.

M. Traversy : O.K. En rafale rapidement, parce qu'il nous reste environ 2 min 45 s, vous dites que les cibles d'émissions de gaz à effet de serre de 2020 et de 2030 sont en péril, qu'on est loin d'être au fil d'arrivée pour atteindre ces objectifs qui ont été fixés par le gouvernement. Est-ce qu'on comprend, par la présentation que vous nous avez faite, que le projet de loi devrait prendre effet le plus rapidement possible? Est-ce que la date du début des crédits obligatoires de 2018 vous semble rapide, pas assez rapide ou raisonnable dans le contexte actuel? Et finalement je vous laisse répondre parce qu'il ne reste pas beaucoup de temps.

• (10 h 10) •

M. Bonin (Patrick) : Bien, pour nous, c'est certain qu'il ne faut pas retarder la mise en place de la loi zéro émission. Les concessionnaires, manufacturiers ont été informés. Vous l'avez entendu hier, l'ancien ministre de l'Environnement et l'ancien gouvernement avaient déjà fait des démarches si le gouvernement du PLQ ne les avait pas faites au préalable. Et tout retard, eh bien, fait en sorte que ça va être plus difficile de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, que ça va coûter plus en termes économiques pour faire ces réductions-là, qu'il va y avoir des impacts beaucoup plus grands encore au niveau des changements climatiques, de la qualité de l'air. On a tout à gagner.

Et la question du plan d'action, elle doit être aussi adoptée... elle doit être aussi discutée parce qu'actuellement on n'a pas de prévision des réductions d'émissions de gaz à effet de serre au Québec. Et, si on les avait, bien, je crois qu'on se rendrait compte qu'on n'est pas en voie d'atteindre nos objectifs 2020. Et ce genre d'indicateur est essentiel pour un gouvernement, d'être en mesure d'évaluer non seulement la pertinence et l'efficacité des mesures qui sont mises en place, mais l'adéquation avec les objectifs. Et, je le rappelle, 2012-2013 et 2014, selon les derniers inventaires, bien, les émissions stagnent au Québec et elles ne sont pas en réduction rapide, alors qu'elles devraient l'être. Et, pour nous, c'est inquiétant. Et le ministre a un comité aviseur qui a été mis en place, de lutte contre les changements climatiques, mais on se questionne énormément quand on va voir des nouvelles mesures, quand on va voir une bonification du plan d'action.

Et on espère... Et on est conscients que c'est un rôle majeur que le ministre a. On le félicite pour la loi zéro émission, mais là il faut que le gouvernement aille plus loin, il faut que les autres ministères mettent l'épaule à la rue... à la roue, pardon. Donc, la rue, c'est pour d'autres, mais donc que les autres ministères, dont le ministère des Transports, l'Aménagement urbain et Finances, mettent l'épaule à la roue et travaillent de concert. Et le ministère des Ressources naturelles en fait partie aussi, qu'il y ait de la cohérence, qui manque, malheureusement, et ce n'est pas par manque de volonté, je pense, de la part du ministre, mais ça prend un gouvernement cohérent, et, à plusieurs égards, il ne l'est pas, malheureusement.

Le Président (M. Bérubé) : En 15 secondes, ça vous va?

M. Traversy : Oui, c'est parfait. Merci beaucoup, M. Bonin.

Le Président (M. Bérubé) : On passe à la deuxième opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Bonin. Bienheureux de vous avoir aujourd'hui avec nous. Vous savez, je vais profiter de votre expertise sur la réduction des gaz à effet de serre pour poser quelques questions et puis un peu savoir un peu votre point de vue.

Vous avez parlé beaucoup des constructeurs automobiles, les exposés qu'ils ont eus hier. Tout à l'heure, le ministre vous a posé une question, à savoir si la mise en vigueur d'une loi zéro émission aurait un impact sur le consommateur. Et puis vous avez parlé surtout du volet de faire en sorte qu'il y aurait plus de disponibilité de véhicules électriques, bon, que les autonomies de batterie seraient accentuées. Bref, ça, ce sont tous des faits. Mais moi, j'avais une question parce que les constructeurs sont venus nous dire qu'implanter la loi zéro émission ferait en sorte qu'il y aurait de 100 000 à 200 000 véhicules qui ne seraient pas vendus au Québec à cause que, dans le fond, ils auraient l'obligation de vendre des véhicules électriques. Donc, ils ne vendraient pas des véhicules à combustion interne. Et puis là moi, je me pose la question parce que vous avez dit qu'il n'y avait pas d'impact sur le consommateur, mais il me semble, en toute logique, en fait, que, si les véhicules à essence ne sont pas vendus, c'est parce qu'il y aurait une augmentation dans le prix de vente des véhicules à combustion interne. Est-ce que vous avez fait une étude pour arriver à dire qu'il y aurait zéro impact sur le consommateur ou vous avez plutôt évalué seulement le volet véhicule électrique?

M. Bonin (Patrick) : Nous, on n'a pas produit d'étude là-dessus. Je n'ai pas vu d'étude déposée non plus de la part des constructeurs à cet égard, à tout le moins indépendante et sur laquelle on pourrait se fier. Il est évident qu'ils ne veulent pas être forcés de vendre des véhicules. Donc, on ne voit pas comment, actuellement, on pourrait laisser le marché libre comme... Et le marché n'est pas libre, hein, au niveau actuellement de comment on favorise, entre autres, les combustibles fossiles dans le monde. On parle encore, au Canada, de près de 2 milliards de subventions annuelles directement pour la production, pétrole et gaz. En termes de subventions indirectes, M. Breton, hier, parlait de ce qu'il y a au niveau international. Et le FMI, en fait, qui n'est pas un organisme de gauche, là, identifié comme étant altermondialiste, disons ça comme ça, là, mais le FMI publie un rapport annuel dans lequel il chiffre des subventions directes et indirectes

aux combustibles fossiles. Au Canada, c'est 60 milliards par année, c'est 5 300 milliards par année subventions non seulement directes, mais aussi les coûts sur la santé, les coûts, et ça, c'est les coûts pour la société.

Donc, quand on a des organismes, que ce soient les manufacturiers, les constructeurs, qui tentent justement de retarder la mise en place de mesures, ce sont des coûts supplémentaires pour les gouvernements et pour la société en général qui actuellement ne sont pas reflétés dans l'utilisation et l'achat des combustibles. Et ça, il faut les intégrer absolument dans le calcul. Et, pour nous, bien, la société a tout à gagner justement à rapidement se départir du pétrole. On l'a vu, le Regroupement national des conseils régionaux en environnement du Québec a produit une étude très intéressante au niveau de la création d'emplois qu'on peut faire, les retombées économiques au Québec, lorsqu'on diminue la consommation de pétrole, améliorent la balance commerciale. Et, pour nous, bien, malheureusement les constructeurs ne défendent que leur intérêt et pas l'intérêt de la population.

M. Lemay : D'accord. Merci pour votre réponse. Et puis, en fait, moi, je pose des questions parce que je veux savoir un peu votre point de vue, et c'est pour ça que vous êtes ici. Les constructeurs sont aussi venus nous dire qu'il manquait de bornes de recharge sur le réseau québécois. Ils nous ont dit qu'une des façons de les aider à faire en sorte qu'on respecte les objectifs fixés par le gouvernement ça serait de mettre en place davantage de bornes de recharge sur le réseau. En fait, de stimuler, dans le fond... en fait, de faire en sorte que les gens qui veulent acheter des véhicules électriques, bien, ils vont avoir une certitude qu'ils vont pouvoir faire les déplacements qu'ils ont à faire. Ils n'auront pas cette anxiété-là, de savoir qu'il va leur manquer de points de recharge. Est-ce que vous croyez qu'on devrait faire mieux en termes d'installation de bornes électriques sur notre réseau pour, justement, stimuler l'achat de véhicules électriques?

M. Bonin (Patrick) : Bien, c'est sûr qu'on pourrait toujours faire mieux. Je pense que les constructeurs font preuve un peu de démagogie lorsqu'ils disent ça parce que ce qu'on se rend compte, c'est que la majorité des chargements, des charges, se font à la maison. Le gouvernement offre déjà des rabais à l'achat de bornes où c'est là que, l'essentiel du temps, les véhicules sont rechargés. Donc, c'est sûr que, dans le futur, avec une implantation massive du nombre de véhicules, une augmentation du nombre de véhicules au Québec, il faut continuer à ajouter des bornes haute vitesse, entre autres, comme le gouvernement l'a fait tout récemment.

Il faut rajouter également... continuer les partenariats pour avoir un réseau de bornes qui, actuellement, satisfait à la demande. Il faut suivre de manière très précise quelle est l'évolution de cette demande-là. Le gouvernement semble sérieux dans son intention, là, justement, de faire des implantations qui vont être proportionnelles aux besoins au niveau des véhicules électriques. Donc, selon nous, il n'y a aucune inquiétude, et on s'attend évidemment à ce que le gouvernement continue à s'assurer que le nombre de bornes est suffisant et adéquat, ce qui est le cas pour l'instant.

M. Lemay : O.K. Dans un autre ordre d'idées, vous avez fait des comparaisons avec la Norvège. Et puis effectivement la Norvège a une situation privilégiée. Ça fait plusieurs années qu'ils sont dans les véhicules électriques. Bon, ils tendent à aller vers 100 % de ventes de véhicules électriques. Cependant, avec notre réalité québécoise, on sait qu'on a des longues distances à faire. Et puis, en fait, une grande partie des ménages, on pourrait considérer qu'un véhicule sur deux, parce que la majorité des ménages ont deux véhicules, tu sais, un véhicule sur deux, du moins, serait un véhicule électrique. Mais il me semble que de tendre vers 100 % de véhicules électriques à ce moment-ci, il y a beaucoup de chemin à faire avant de se rendre.

Et notre réseau québécois, en fait, là... Présentement, là, si, exemple, on veut partir, aller en Abitibi, mais ça, à un moment donné, il y a comme 290 kilomètres à faire entre deux bornes, là, puis avec les vallons, et tout le kit. Je pense qu'on doit faire mieux, effectivement, avant de pouvoir tendre vers 100 % des véhicules électriques vendus, là. Est-ce que vous êtes d'accord à dire qu'on peut aller vers une cible, peut-être, à un moment donné, de 50 % ? Mais 100 %, pour le moment, ce serait prématuré, là, non ?

Le Président (M. Bérubé) : Une trentaine de secondes.

M. Bonin (Patrick) : On parle de 2025 pour la Norvège, donc c'est quand même dans 10 ans. On a le temps de voir venir, de voir aussi les évolutions au niveau de l'autonomie, qui sont déjà fulgurantes, là. On parle déjà de véhicules de 300 kilomètres qui sont abordables à 40 000 \$ sur le marché, 32 000 \$ avec le rabais gouvernemental. Même en termes de retour sur l'investissement, de l'économie annuelle au niveau de l'essence, on parle de près de 2 000 \$ par année, 1 500 \$ ou près de 1 000 \$... 500 \$, pardon, 500 \$ au niveau des réparations et de l'entretien. Donc, ce sont des gains qui, sur l'ensemble de la durée de vie du véhicule, font en sorte que ça coûte même moins cher comparativement à un véhicule à essence.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. C'est tout le temps qu'on a. Merci pour votre présentation et pour les échanges qu'on a eus avec les parlementaires.

Je vais suspendre les travaux de la commission jusqu'à 11 heures.

(Suspension de la séance à 10 h 19)

(Reprise à 11 h 1)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants d'Équiterre. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent.

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Équiterre

M. Ribaux (Sidney) : Alors, bonjour, M. le Président. Merci de l'invitation ainsi que de cette opportunité pour témoigner sur ce projet de loi. Mon nom est Sidney Ribaux, je suis le directeur général d'Équiterre. Je suis accompagné de Steven Guilbeault, qui est notre directeur principal aux affaires gouvernementales. Alors, on va vous faire une présentation, un résumé, dans le fond, du mémoire qu'on vous a déposé.

Alors, rapidement, Équiterre, c'est 19 000 membres qui nous appuient, qui représentent aussi plus de 50 % de notre financement. C'est 150 000 sympathisants, donc des gens qui nous suivent, qui participent à nos projets et qui nous lisent à toutes les semaines. Et Équiterre, c'est aussi une organisation qui travaille sur la question des transports et plus spécifiquement du transport... de l'électrification, pardon, depuis plusieurs années, notamment, dans les dernières années, via des projets qu'on appelle les Rendez-vous branchés, donc où on invite des gens à faire l'essai de véhicules électriques partout au Québec. C'est un projet qui a beaucoup, beaucoup de succès, qui est fait avec l'AVEQ, l'Association des véhicules électriques du Québec.

Alors, sur la question du projet de loi, évidemment, notre angle, notre préoccupation concerne les gaz à effet de serre. Le graphique que vous voyez, c'est les émissions de gaz à effet de serre. Vous ne voyez pas le bas du graphique, là, mais c'est les émissions de gaz à effet de serre par secteur. Ce que le graphique vous dit, entre autres, c'est que, bien qu'on ait diminué, dans certains secteurs, comme le secteur industriel, dans les dernières années, le secteur des transports a augmenté d'une façon fulgurante, en fait. Et la tendance, donc, d'émissions des gaz à effet de serre du Québec est à la hausse, notamment dans... c'est-à-dire, dans le milieu des transports.

Je vous souligne aussi, vous ne le voyez pas très bien sur le graphique, mais qu'il y a des secteurs où la tendance est plutôt soit à la hausse ou soit à la stabilisation, par exemple, l'agriculture. Donc, il y a des secteurs, quand on parle de la réduction des gaz à effet de serre, que ça va être plus difficile que d'autres, plus difficile, notamment, que le transport, de réduire.

Bon, le prochain acétate. Bon, je vous rappelle, vous le savez, que les objectifs du Québec sont de moins 20 % sur 90 d'ici 2020, moins 37,5 % d'ici 2030 et entre moins 80 % et moins 95 % d'ici 2050. Ce sont des objectifs ambitieux qu'on a appuyés et qu'on pense qui sont possibles d'atteindre. Mais évidemment, pour atteindre des cibles sur l'horizon 2030, il faut commencer à y travailler tout de suite. Et on pense que l'électrification fait partie des secteurs où non seulement on peut atteindre des objectifs ambitieux de cet ordre-là, mais, dans certains cas, on pense peut-être pouvoir les dépasser, d'une part. Et, d'autre part, on pense que c'est des cibles qui sont non seulement bonnes pour la lutte aux gaz à effet de serre, mais bonnes pour l'économie du Québec.

Le défi, et un des défis qu'on vous souligne, c'est que la raison que les gaz à effet de serre augmentent dans le secteur du transport, il y en a plusieurs, mais c'est entre autres que le nombre de véhicules augmente à chaque année. D'ailleurs il augmente plus rapidement que le nombre d'humains ou le nombre de citoyens québécois, ce qui fait en sorte... Et donc la motorisation augmente, le nombre de kilomètres parcourus augmente, et c'est une des raisons qu'on se retrouve avec une problématique à l'égard de ce secteur-là.

Donc, la tendance va se poursuivre dans les prochaines années. Donc, sur l'horizon 2025, qui est celui qu'on regarde dans le cadre de cette politique-ci, on pense que le nombre de véhicules au Québec va passer de 5 millions à 5,8 millions. Donc, on va augmenter de 800 000 véhicules. La cible du gouvernement du Québec présentement prévoit qu'environ 360 000 de ces véhicules-là seraient des véhicules électriques. Alors, le résultat net de cette politique-là ferait en sorte que, d'ici 2025, on aurait 440 000 véhicules à essence ou au diesel de plus que nous avons aujourd'hui, et donc d'où le fait qu'on pense que cette cible-là doit être améliorée.

M. Guilbeault (Steven) : Je vais prendre le relais maintenant. Bonjour, M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés. Mon nom est Steven Guilbeault. Comme Sydney le disait, je suis directeur principal.

Nous saluons la volonté du gouvernement du Québec d'aller de l'avant avec ce projet de loi là. Nous croyons par contre que nous pouvons faire preuve de plus d'ambition. Et souvent, dans l'adoption des technologies, on a l'impression que ce sont des phénomènes qui se produisent de façon assez progressive, alors que, dans le cas de l'électrification, on parle... que ce soit, par exemple, au niveau des ventes des véhicules électriques ou encore des bornes de recharge, vous savez qu'au Québec il y a cinq ans nous n'avions aucune borne de recharge publique pour les véhicules électriques. Il y a trois ans, on en avait 15. Aujourd'hui, on en a à peu près 800. Et, en 2020, nous en aurons 1 500, 1 600. Bien, ça, c'est avant qu'on puisse commencer à travailler avec le gouvernement fédéral sur ces questions-là.

Donc, en 2020 au Québec, il sera plus facile, il y aura plus de possibilités pour mettre de l'électricité dans une voiture qu'il y a de postes d'essence. Pas en 2050, pas en 2100, dans quatre ans, vous allez voir, ça va être plus facile de mettre de l'électricité dans une voiture au Québec que de mettre de l'essence. Et c'est ce que ce graphique-là vous illustre, à l'échelle mondiale, en termes des ventes de véhicules électriques. Il y a déjà des endroits dans le monde, on pense notamment à la Norvège, où aujourd'hui 25 % des ventes de nouveaux véhicules sont des véhicules électriques. Alors, c'est pour ça qu'on vous propose de faire preuve d'encore plus d'ambition que ce qui est proposé dans le projet de loi, et donc de viser au moins 50 % de véhicules neufs vendus comme étant des véhicules électriques en 2025.

Vous allez nous dire : C'est effectivement très ambitieux, mais c'est possible de le faire. Pourquoi? Parce que ça va de plus en plus rapidement, parce que l'adoption d'une loi comme ça va favoriser, évidemment, l'offre de véhicules électriques, va favoriser le nombre de véhicules, plus de modèles également pour les consommateurs. Et on le voit avec,

par exemple, les nouvelles technologies de batteries, on arrive à avoir des véhicules avec beaucoup plus d'autonomie à des prix de plus en plus intéressants.

Et, en fait, j'aimerais terminer notre témoignage avec une question que j'aurais pour vous. Dans quelle ville, à votre avis, trouve-t-on le concessionnaire automobile qui vend 20 % de toutes les Chevrolet Volt au Canada? Est-ce que c'est Toronto, Vancouver, Montréal? C'est Rawdon. Rawdon. Bourgeois Chevrolet, à Rawdon, vend 20 % de toutes les Chevrolet Volt du Canada. Pourquoi? Parce qu'ils se sont donné les moyens, ils ont décidé que ça allait être une pierre angulaire de leur modèle d'affaires. Ils font tout pour accompagner les gens qui veulent s'acheter des véhicules électriques. Rawdon. Moi, je n'y avais pas pensé avant de l'apprendre. Je doute sincèrement qu'il y en ait beaucoup parmi vous, à part peut-être le ministre, qui avaient cette réponse-là. Donc, ça peut se faire très rapidement ce virage-là, et c'est pour ça qu'on vous propose d'aller plus vite dans le cadre de notre objectif. Merci beaucoup.

Le Président (M. Bérubé) : Ça met fin à votre présentation? Parce que vous aviez deux minutes encore. Si vous avez d'autres messages à passer, c'est à votre disposition. Ça va?

Une voix : Ça va.

Le Président (M. Bérubé) : Très bien. Alors, on passe à la période des échanges. Et je cède la parole à M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Merci pour votre présentation ainsi que pour votre mémoire. Première question, j'aimerais ça vous entendre davantage, le lien qu'il y a entre une norme VZE et notre dépendance au pétrole. J'aimerais ça vous entendre là-dessus. Et également, deux... Pour la première question, dépendance au pétrole et par rapport à la contribution qu'une telle norme peut faire par rapport aux objectifs de Paris, les objectifs de réduction de gaz à effet de serre.

• (11 h 10) •

M. Ribaux (Sidney) : Alors, bien, rapidement, peut-être... Évidemment, la dépendance au pétrole puis la réduction des gaz à effet de serre, ce sont des questions qui sont intimement liées. D'ailleurs, dans la politique énergétique déposée par votre collègue, il y a une cible de moins de 40 % de la consommation de pétrole. C'est évident qu'une énorme partie de la consommation de pétrole au Québec se fait dans le transport. La vaste majorité du pétrole qu'on consomme est dans ce secteur-là. Et donc une norme sur l'électrification est l'une des mesures les plus efficaces, à notre avis, pour atteindre cette cible-là.

Il faut comprendre que, dans le passé, on a beaucoup misé, dans les politiques publiques au Canada, dans les pays de l'OCDE, sur des normes d'efficacité énergétique. Donc, on a tenté, par différentes normes, de rendre les véhicules légers, les voitures, les camionnettes, les VUS plus efficaces énergétiquement. Le problème, c'est qu'on... Et on a réussi partiellement, mais le problème, c'est qu'on a fait face à une augmentation, comme je disais plus tôt, du nombre de kilomètres parcourus, à une augmentation du taux de motorisation, donc plus de voitures qui vont plus loin. Autrement dit, ça coûte moins... Les véhicules sont plus efficaces. Donc, dans certains cas, ça coûte moins cher, se déplacer, donc les gens vont plus loin. Et donc l'approche d'électrification règle ce problème-là parce que, même si, avec des véhicules électriques, on ne réussit pas à gagner la bataille sur la motorisation ou sur le nombre de kilomètres parcourus, bien, au moins, on aura des véhicules, dans le cas du Québec, qui n'émettent à peu près aucune émission, même dans l'analyse de cycle de vie.

M. Guilbeault (Steven) : Peut-être ajouter, un des éléments intéressants de cette norme-là, c'est que, finalement, ça ne coûte rien au gouvernement. C'est une façon d'agir de façon très importante à la fois pour réduire les GES, pour réduire notre dépendance au pétrole, qui ne coûte rien à l'État, qui fait simplement demander aux constructeurs automobiles... Comme le Québec l'a déjà fait en matière d'efficacité énergétique en 2008 où on s'est joint à d'autres États américains pour demander aux fabricants d'automobiles de faire des véhicules plus performants, bien là, on fait sensiblement la même chose, mais cette fois-là pour l'électrification.

M. Heurtel : Les constructeurs automobiles, les associations de constructeurs automobiles sont venus ici pour nous dire : Bien, finalement, une telle norme n'est pas nécessaire, que le marché québécois se porte bien. Je crois même qu'ils citeraient l'exemple que vous venez de donner, du concessionnaire de Rawdon, pour dire : Bien, regardez, ça va bien, je crois que 43 % des Volt vendues au Canada sont vendues au Québec et qu'une norme VZE n'ajouterait en rien à la pénétration du véhicule électrique. C'est quoi, votre réaction à ça, à cette affirmation-là?

M. Guilbeault (Steven) : Je ne nierai pas que ça va bien pour le véhicule électrique au Québec. On est certainement un leader au Canada, mais ça pourrait aller mieux. Et pourquoi est-ce que le Vermont, notre voisin, cette grande puissance économique américaine qu'est le Vermont a décidé d'adopter une norme zéro émission? Et, si cet État-là est capable, pourquoi pas nous? Bien, parce qu'essentiellement la production de véhicules électriques est encore, somme toute, limitée. Tous les fabricants n'en font pas. Il n'y a pas encore beaucoup de production. Tous les modèles ne sont pas disponibles partout. Et ce qu'on voit présentement, c'est que les États où il y a le plus de choix sont les États où on a adopté une norme zéro émission.

Alors, l'enjeu, pour moi, c'est d'offrir le plus d'opportunités possible aux consommateurs en termes de variété, en termes de choix et en termes de coûts aussi. Et je pense que c'est là où ça va simplement améliorer la performance du Québec dans ce domaine-là. Et, si on ne le fait pas... Bien, on le voit déjà, là. Il y a des gens qui veulent obtenir des

modèles de véhicules électriques qui sont disponibles au Vermont, mais qui ne sont pas disponibles ici parce que nous n'avons pas de norme ZEV.

M. Heurtel : Donc, une norme ZEV, si je comprends bien, VZE, devrais-je dire, nous permettrait justement d'avoir accès à plus de véhicules. Ultiment, les technologies également font en sorte... le développement technologique est accru, les prix seraient à la baisse, on aurait une plus grande variété de choix.

L'autre point qu'on nous donne, c'est que le consommateur serait pénalisé. Alors, j'aimerais ça voir comment vous réagissez à cette affirmation-là, qu'ultiment le consommateur serait pénalisé. Il y aurait peut-être une pénurie de véhicules, il y aurait peut-être ultiment... Vous, dans votre étude, de ce que vous avez vu, est-ce que ce genre d'affirmation là est fondé?

M. Ribaux (Sidney) : Bien, peut-être commencer par dire : La norme qui est proposée ici entrerait en vigueur seulement en 2018. On sait, si on suit le moins bien les annonces des différents manufacturiers, qu'il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de modèles qui vont entrer sur le marché d'ici là. La Bolt de GM est un exemple, là, un véhicule électrique qui aura une autonomie de 300 kilomètres à un prix qui va être plutôt abordable. Alors, j'ai de la misère à voir comment la norme du Québec qui serait adoptée limiterait le choix des consommateurs. Au contraire, ce qu'on a constaté dans les États où il y a des normes comme ça, c'est que le choix est augmenté. Il est augmenté. Puis ce qu'il faut comprendre aussi, c'est qu'il y a un enjeu d'accessibilité, le nombre de modèles, et tout. Il y a aussi un enjeu d'attente. Présentement, si vous voulez acheter un véhicule électrique au Québec, vous allez à votre concessionnaire, puis, dans la majorité des cas, on vous décourage d'acheter le véhicule. Et, si vous réussissez à convaincre votre concessionnaire de vous vendre un véhicule électrique, ce n'est pas le cas de tous les concessionnaires, évidemment, il y a des délais d'attente qui sont très longs, entre autres à cause de ce que Steven expliquait, qu'il y a une... Pour l'instant, la production est limitée. Et donc, en ce sens-là, je pense que ça va améliorer la... Il y a beaucoup de consommateurs qui aimeraient acheter des véhicules électriques, mais qui ne le font pas parce que, quand on... pour plusieurs d'entre nous, en tout cas, quand on fait le choix d'aller chez un concessionnaire ou, pour d'autres biens de consommation, faire un achat, on a envie de ressortir du concessionnaire avec le bien et non pas d'attendre trois ou quatre mois pour l'obtenir. Alors, nous, à notre avis, ça va améliorer la situation pour les consommateurs.

Le Président (M. Bérubé) : Mme la députée de Richmond.

Mme Vallières : Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, messieurs. Merci beaucoup de votre participation.

J'aimerais savoir, parce que vous rencontrez beaucoup de gens du public dans les différents événements que vous faites, dans les essais routiers, etc. : Est-ce que vous avez constaté qu'il y a une évolution dans l'intérêt de la population? Parce qu'on a entendu quand même plusieurs groupes nous dire que les Québécois n'étaient pas prêts. Et je voudrais connaître votre point de vue là-dessus, vous qui êtes parmi les gens du public potentiellement intéressés.

M. Guilbeault (Steven) : Bien, je ne sais pas qui vous a dit que les Québécois n'étaient pas prêts, mais les faits parlent d'eux-mêmes. On en parlait tout à l'heure, M. le ministre disait : 43 % des Volt vendues au Canada sont vendues au Québec. 50 % des véhicules hybrides branchables électriques vendus au Canada sont vendus au Québec. Le Québec est certes fait... fait certainement partie des leaders nord-américains — j'ai dit canadiens tout à l'heure — en matière d'utilisation, d'adoption de la technologie des véhicules électriques.

Nous, dans le cadre de nos tournées, écoutez, là, ces tournées-là, on les a faites de Rimouski à Gatineau en passant par le Lac-Saint-Jean, et c'est... L'engouement est très, très, très fort. Et l'intérêt de ça, c'est qu'évidemment les gens peuvent essayer des véhicules électriques, mais là ce n'est pas le gars d'Équiterre ou le gars de ministère des Ressources naturelles qui parle d'électrification, de toute façon, moi, je n'ai pas d'auto, alors je ne suis pas un très bon vendeur, mais ce sont des utilisateurs et des utilisatrices de véhicules électriques, qui, eux, sont d'excellents vendeurs parce que ce sont tous et toutes des passionnés par ça. Ils sont très heureux dans la très, très, très grande majorité de cas.

Et ces rendez-vous-là fonctionnent super bien. Il y a vraiment un engouement au Québec. Et, nous, ce qu'on propose, c'est, comme Sidney le disait, de pallier à certains éléments qui manquent présentement à une stratégie qui est déjà très bien pour faire en sorte qu'on aille encore plus vite.

Mme Vallières : Et vous parliez tout à l'heure de déploiement, de la quantité de bornes disponibles éventuellement et même probablement très rapidement. Avec votre point de vue, l'expertise que vous avez, comment vous le voyez dans un contexte de ruralité, ce déploiement-là? Est-ce que la loi, le projet de loi n° 104 viendrait un peu en contradiction avec le monde rural ou si vous pensez que l'accessibilité va être là, que l'offre et la demande est là également pour nos régions?

M. Ribaux (Sidney) : Bien, moi, je vous dirais, sur la question des bornes, on en parlait tantôt, la multiplication des bornes est quasi exponentielle, d'une part. D'autre part, il faut comprendre que, dans disons, le déploiement du parc automobile électrique, il y a différentes étapes. Il y a un pourcentage très élevé des consommateurs puis des ménages au Québec qui ont deux véhicules, qui ont trois véhicules, puis la vaste majorité des déplacements... en fait, la moyenne des déplacements qu'on fait dans une journée, c'est 30 ou 40 kilomètres. Donc, même les véhicules qui sont disponibles présentement sur le marché et qui ne font que... La Volt, par exemple, elle fait 30 ou 40 kilomètres, à ma connaissance, en mode électrique. En tout cas, la... Ça comble déjà les besoins en mode électrique.

Alors, autrement dit, il y a des produits disponibles actuellement pour une grande majorité de consommateurs qui veulent s'en acheter, et les bornes électriques vont venir combler des besoins de déplacements interurbains. Et c'est là, je pense, qu'on est en train de déployer les bornes, à la fois des bornes privées, des bornes publiques, qui vont répondre à ces besoins-là.

Alors, à notre avis, déjà, la capacité d'avoir un véhicule électrique en milieu rural existe, et ça va juste s'amplifier très rapidement dans les prochaines années.

Une voix : Merci.

M. Guilbeault (Steven) : ...le réseau de bornes présentement, vous pouvez partir de la Gaspésie et vous rendre en Abitibi. Bon, il y a peut-être un enjeu autour du parc de La Vérendrye, là, mais, sinon... je veux dire, c'est très, très, très complet. Et on le voit, là, ce n'est pas juste un phénomène urbain. J'étais sur la Côte-Nord la semaine dernière, j'ai vu plein de gens avec des véhicules électriques à Baie-Comeau, à Sept-Îles. Alors, c'est... Oui, il y en a beaucoup en ville parce qu'il y a beaucoup de monde, mais ce n'est pas juste un phénomène urbain.

• (11 h 20) •

Le Président (M. Bérubé) : Je passe la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Première question : Est-ce que vous êtes venu en voiture électrique?

M. Guilbeault (Steven) : On est venus en transport collectif.

M. Bolduc : Ah! O.K.

Des voix : ...

M. Bolduc : Merci. Quand on discute le déploiement des bornes et l'augmentation des véhicules électriques, on se rend compte qu'on double à chaque année la quantité de véhicules électriques. Donc, l'année passée, 3 000, cette année, 6 000, et il y aura probablement 12 000, etc.

Quels seraient, selon vous, les critères qu'il faut mettre en place pour s'assurer qu'on va continuer cette exponentielle-là pendant au moins cinq ans? Parce que, si on fait ça pendant cinq ans, on va avoir fait un bon bout de chemin. Vous comprenez définitivement le comment et le pourquoi de ce que je vous dis. Mais est-ce qu'il y a, selon vous, des risques, puis, si vous en voyez, où sont-ils, qu'on puisse travailler là-dessus le plus rapidement possible?

M. Guilbeault (Steven) : En fait, il y a toutes sortes d'enjeux. Cette année, on ne doublera probablement pas, selon les chiffres qu'on a plus récemment. Donc, il semble y avoir un léger ralentissement. Entre autres, d'après ce que nous, on entend, il y a beaucoup de gens qui veulent attendre avant d'acheter une voiture parce que, là, on sait que les nouvelles générations vont avoir une autonomie beaucoup plus grande. Alors, on n'achète pas maintenant pour acheter un peu plus tard.

Sydney en parlait tout à l'heure, je veux dire, quand il y a 500 voitures électriques qui se vendaient au Québec par année, bien, ce n'était pas tellement un enjeu en termes d'accessibilité aux modèles. Plus il y a de... La demande augmente finalement beaucoup plus vite que l'offre. Et c'est là où il y a un enjeu et on peut voir un ralentissement, d'où l'importance du projet de loi qui est à l'étude.

M. Bolduc : Donc, ce serait critique qu'on passe ce projet de loi là.

M. Guilbeault (Steven) : Absolument. C'est très, très, très important.

M. Bolduc : Ça va. Maintenant, on voit aussi, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, que plusieurs ménages peuvent se permettre le remplacement de leur deuxième voiture par une voiture électrique, etc. Bravo! C'est bien, excepté que c'est probablement le véhicule le moins utilisé des deux.

Donc, est-ce qu'on ne fait pas un déplacement en faisant ça? Même si on avait 20 000 voitures ou 50 000 voitures électriques, dû au fait que ces voitures-là sont moins utilisées que la voiture conventionnelle, est-ce qu'on ne crée pas une espèce de dichotomie ou une déviation, finalement, du résultat par rapport au pourcentage de véhicules? Puis, si oui, si vous voyez ça, qu'est-ce qu'on devrait faire à ce sujet-là, en fait, que les voitures électriques deviennent le véhicule principal et non le véhicule secondaire?

M. Ribaux (Sidney) : Je pense qu'il y a une évolution technologique qui va faire que ce que vous souhaitez et ce qu'on souhaite tous va arriver. Tantôt, je parlais de la Bolt, de la Tesla 3 et d'autres manufacturiers. On a annoncé des véhicules avec une autonomie de 300 kilomètres et plus. Et, selon les gens, les experts qui ont regardé cette question-là, 300 kilomètres serait le chiffre magique, là, pour passer... pour, disons, vaincre cette peur de l'autonomie, parce que c'est un peu ça, la perception du défaut du véhicule électrique, c'est qu'on ne pourrait pas... on a peur de manquer d'énergie, finalement. Mais, lorsqu'on a une autonomie de 300 kilomètres, on pense qu'on va régler, pour 90 % ou 95 % des consommateurs, cet enjeu-là. Et là, bien, il y a des gens qui vont faire le choix du véhicule électrique comme premier véhicule.

C'est déjà le cas, en passant, pour les véhicules rechargeables hybrides. Donc, comme on parlait de la Volt tantôt, c'est un véhicule qui est hybride rechargeable, donc, si on est en... pour les déplacements de tous les jours, on peut facilement

être en mode électrique tout le temps. Et, lorsqu'on a un trajet plus long à effectuer, bien, le moteur à essence prend le relais. Alors, ça, c'est des véhicules que j'appellerais des véhicules de transition, qui permettent à des gens d'avoir seulement un véhicule et d'être en mode électrique une bonne partie du temps. Moi, j'ai une amie qui a un véhicule comme ça, puis ce qu'elle dit, c'est que, lorsqu'elle est en ville, elle est tout le temps en mode électrique, en fait, ils l'utilisent très rarement en mode essence, même s'ils peuvent mettre de l'essence dedans. Voilà. Ça fait que je pense qu'il y a des produits disponibles maintenant puis il y a des produits qui vont arriver, qui permettront cette transition-là.

Le Président (M. Bérubé) : Une minute.

M. Bolduc : O.K. Donc, ce que vous êtes en train de me dire, c'est que le véhicule électrique rechargeable serait probablement le véhicule de transition sur lequel il faudrait favoriser les achats à court terme, qui nous permettent d'enlever cette espèce de peur de rester en panne. Ça, ça va bien.

L'autre élément, c'est... on entend de plus en plus qu'il y a des gens qui se mettent des petits éléments électriques... pas électriques, mais au propane, dans leur voiture l'hiver, pour éviter de dépenser leur pile. On défait un peu l'objectif original de la voiture électrique. Qu'est-ce que vous pensez de ce genre de situation là? Puis est-ce que, selon vous, c'est quelque chose de répandu?

M. Guilbeault (Steven) : Écoutez, pour avoir rencontré des centaines et des centaines de propriétaires de voitures électriques, je dirais que c'est anecdotique. Évidemment, on a un membre de notre conseil d'administration qui possède une voiture électrique, et ce qu'il nous dit, lui, c'est que, l'hiver, au lieu de chauffer l'habitacle, il va chauffer les sièges, il va chauffer le volant. Donc, on adapte un peu pour une très faible perte d'autonomie dans ce cas là. Donc, on...

Le Président (M. Bérubé) : On va devoir poursuivre à la faveur des autres questions. C'est tout le temps qu'on disposait. On poursuit avec l'opposition officielle et son représentant, le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. M. Guilbeault, M. Rimbaud, merci beaucoup d'être avec nous aujourd'hui. J'ai écouté avec attention la présentation de votre mémoire. J'ai observé les graphiques que vous nous avez inclus à l'intérieur de vos documents.

Donc, je comprends que non seulement vous êtes septiques quant à l'atteinte de l'objectif de 100 000 voitures électriques d'ici 2020 par le gouvernement du Québec, de par son propre aveu ou de par les propres estimés du ministère, mais qu'en plus vous trouvez que cet objectif, à la base, n'est pas assez ambitieux.

Vous allez plus loin. Vous dites que, d'ici 2025, les ventes de voitures électriques... les ventes de voitures au Québec, pardon, devraient représenter 50 % des ventes de voitures électriques. C'est donc quelque chose de largement supérieur à ce que le gouvernement semble vouloir se doter comme objectif, 15 % selon les estimés du ministre dans la présentation préliminaire de son projet de loi.

Et donc ma question, fort simple, pour vous, c'est : Pour atteindre un objectif aussi ambitieux, étant donné la situation avec laquelle vous semblez nous dire que nous ne sommes même pas encore en voie d'atteindre l'objectif de 100 000 d'ici 2020, qu'est-ce que vous proposez pour être capable d'y parvenir davantage? Donc, est-ce que c'est simplement par les crédits de la loi zéro émission avec les constructeurs? Est-ce que c'est avec d'autres mesures ou d'autres moyens que vous comptez atteindre une cible aussi ambitieuse?

M. Ribaux (Sidney) : O.K., bien en fait, simplement pour clarifier, on n'est pas septiques sur l'atteinte de l'objectif de 100 000 sur 2020. Ce qu'on dit, c'est qu'on pense qu'on doit déployer davantage de mesures, comme des cibles plus ambitieuses dans le cadre de ce projet de loi ci. En fait, on a milité beaucoup pour que cette mesure de norme à zéro émission soit amenée comme projet de loi. On est très favorables au projet de loi parce qu'on pense que c'est une des mesures réglementaires que le gouvernement a à sa disposition pour faire progresser le nombre de véhicules électriques. Et donc ce qu'on souhaite, et là on ne l'a pas chiffré sur 2020, on l'a chiffré sur 2025, mais c'est qu'on puisse atteindre des objectifs plus ambitieux que ce qui est proposé. Et, en fait, on dit : On souhaite atteindre des objectifs plus ambitieux, mais on ne voit pas comment le gouvernement pourrait atteindre ses cibles de réduction des gaz à effet de serre s'il n'a pas des cibles plus ambitieuses sur cette question-ci parce que c'est tellement l'éléphant dans la pièce, le transport dans la question des effets de serre au Québec que, si on n'y arrive pas dans ce secteur-là, difficile à voir comment on va y arriver dans d'autres secteurs.

Puis je terminerais en disant : Il y a d'autres juridictions qui se sont dotées de cibles. On a parlé de la Norvège, qui est déjà à 25 % des ventes, qui était à 25 % des ventes l'année passée, mais il y a des juridictions, bon, la Norvège incluse, les Pays-Bas, l'Allemagne, qui sont en train de discuter de projets de loi avec des cibles de l'ordre de 100 % d'ici 2025 ou 2030. Donc, ces juridictions sont en train de dire : À partir de 2025 ou 2030, on ne pourra plus vendre de véhicules électriques ou diesel sur leur territoire. Donc, les juridictions qui ont les cibles les plus ambitieuses sont très, très, très loin devant ce qui est proposé ici.

• (11 h 30) •

M. Traversy : On partage la prémisse de base sur le fait que le projet de loi n° 104, une loi zéro émission, on est très heureux qu'elle soit déposée au Québec. Vous avez travaillé très fort avec vos groupes, notamment de coalition, pour demander justement l'arrivée d'un tel projet. Les partis politiques aussi ont fait leur bout de chemin, puis nous sommes enthousiasmés, à quelque part, de pouvoir participer à cet exercice.

Par contre, là, il faut comprendre quelque chose. M. Rimbaud, M. Guilbeault, vous êtes des bons amis de différents parlementaires, je sais que le ministre vous aime beaucoup. Alors, je sais que, si, autour de cette table, vous nous dites

qu'une des solutions pour pouvoir emmener le projet plus loin, ce serait d'emmener telle mesure ou tel moyen, je sais que le ministre va porter une attention particulière à cette proposition. Et quand, après nos consultations, je vais aller le voir puis je vais dire : M. le ministre, même Équiterre est d'accord avec telle mesure, je sais que ça ne tombera pas dans l'oreille d'un sourd.

Alors, pour atteindre les objectifs ambitieux de 50 % des ventes des voitures électriques d'ici 2025, puis je sais qu'il y a plein de pays à travers le monde qui démontrent justement cette ambition, même plus loin, 2025, pour certains pays, c'est 100 % des véhicules électriques qui seraient vendus sur le marché, donc qu'est-ce qu'on pourrait proposer comme mesures puis comme moyens pour aller vers cet objectif? Est-ce que c'est simplement par les crédits? Est-ce qu'il y a des bonus-malus qui sont dans vos cartons? On a parlé tantôt, avec Greenpeace, de faible teneur en carburant, donc, de certains programmes. Qu'est-ce qui pourrait emmener à atteindre un seuil aussi ambitieux? Puis moi, je suis tout ouïe pour vos recommandations.

Le Président (M. Bérubé) : En précisant que c'est M. Ribaux.

M. Traversy : Ribaux? J'ai dit Rimbaud, moi.

Le Président (M. Bérubé) : Oui. Vous étiez inspiré.

M. Ribaux (Sidney) : Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Bérubé) : C'est probablement la première fois que ça arrive. C'est à vous.

M. Ribaux (Sidney) : Je vous dirais, il y a deux éléments. Bon, évidemment, il faut... En fait, peut-être trois éléments. Il faut maintenir les rabais, pour encore un bon bout de temps, qui sont proposés, qui jouent un rôle important. On pense que, et c'est ce que la Norvège a fait, on pense qu'il faut commencer à taxer les véhicules à essence en commençant par les véhicules les plus polluants. On a fait une recommandation en ce sens au ministère des Finances l'année passée, et on pense qu'en faisant ça on va augmenter, finalement, l'incitatif pour l'achat de véhicules électriques.

Puis j'ajouterais un dernier élément à votre question. Je pense qu'il faut sérieusement, et je pense qu'on ne l'a pas encore fait au Québec, mais regarder le potentiel du partage de véhicules sous toutes ses formes. Et, en milieu urbain, il y a des petites entreprises qui se développent à un rythme, je dirais, exponentiel. Et la raison que je vous l'amène, c'est que, dans la mesure où on est... Et, en passant, à peu près tous les grands manufacturiers de la planète investissent des sommes, achètent des entreprises de partage de véhicules parce qu'ils voient que c'est le futur du transport. On va de moins en moins posséder des véhicules et de plus en plus partager des véhicules.

Je dis ça parce qu'évidemment, si, au lieu de passer de 5 millions à 5,8 millions de véhicules dans les sept, huit prochaines années, on reste à 5 millions ou, encore mieux, on passe de 5 à 4 millions, ça va faciliter grandement l'atteinte d'un objectif en pourcentage des ventes plus ambitieux. Alors, ça, c'est tout un autre chantier à développer, c'est quelque chose qui est nouveau, mais ça fait partie, je pense, de ce qu'il faut regarder en ce qui concerne la mobilité durable.

M. Traversy : Oui, allez-y.

M. Guilbeault (Steven) : Juste ajouter sur la Norvège. C'est un exemple intéressant parce que, vous savez, en Norvège il n'y a pas d'incitatif à l'achat de véhicules électriques. Alors, on a vraiment procédé de façon complètement inverse de ce que nous, on fait ici, puis d'autres États, là. Par contre, les taxes sur les véhicules à très forte cylindrée sont très, très, très élevées. En fait, vous pouvez payer en taxes, en surtaxes en Norvège, l'équivalent du prix de votre voiture si elle consomme beaucoup d'essence.

Alors, nous, dans notre proposition au ministère des Finances, on n'allait pas aussi loin que la Norvège, mais ce qu'on disait, ce qu'on proposait, c'est qu'il faut commencer à envoyer un signal qu'il y a un impact environnemental, social et économique parce que, comme on le montre dans le document, près de la moitié de notre déficit commercial, c'est l'achat de pétrole. Alors, il y a beaucoup d'impact à l'utilisation du véhicule à essence. Et il faut encourager l'utilisation des véhicules électriques, mais je pense qu'il faut commencer à regarder l'idée de décourager l'utilisation des véhicules à essence.

M. Traversy : Excellent! Merci beaucoup, messieurs. Et vous n'êtes pas les seuls à venir nous parler de tout ce qui est l'autopartage, notamment, et d'autres possibilités dans lesquelles le gouvernement et les législateurs pourraient réfléchir. J'imagine qu'il y aurait des avantages fiscaux ou, en tout cas, du moins, il y aurait une formule à trouver, là, pour, j'imagine, là, créer ce genre d'incitatif. Si vous avez des propositions encore plus pointues, n'hésitez pas à nous les faire parvenir.

Je terminerais rapidement, parce qu'il nous reste deux minutes, sur deux points. La date d'entrée en vigueur des crédits obligatoires de 2018 est-elle raisonnable, trop tardive ou trop pressée? Et est-ce que vous faites... parce que je sais qu'Équiterre, vous avez des antennes partout à travers les provinces canadiennes et même d'autres pays à travers le monde. Est-ce que vous faites pression particulièrement pour que le Canada nous donne aussi des mesures incitatives pour l'électrification des transports? Et est-ce que vous êtes en faveur, exemple, d'un crédit d'achat, mais au niveau fédéral, pour venir compléter un peu les efforts que le Québec fait en la matière?

M. Ribaux (Sidney) : Bien, en fait, pour la date de mise en vigueur, le plus tôt sera le mieux. Je pense que plus rapidement on mettra en oeuvre cette mesure, plus rapidement les consommateurs pourront rentrer chez un concessionnaire et, on l'espère, pouvoir essayer des véhicules électriques, les voir, les toucher avant de les commander, avant de les acheter. Alors, je dirais, on ne l'a pas abordé directement dans notre mémoire, mais, a priori, plus rapidement on pourrait mettre en oeuvre la norme, mieux ça serait pour l'environnement et les consommateurs, à notre avis.

Et, sur la question du fédéral, oui, on encourage le fédéral. On a fait des recommandations au fédéral dans le sens de soutenir l'électrification, de soutenir le déploiement d'un réseau de bornes, et de soutenir aussi des rabais directement pour l'achat de véhicules électriques, et de soutenir l'électrification, encore là, au sens large : recherche, développement, et ainsi de suite.

M. Traversy : Je n'ai pas assez de temps pour vous poser une question, mais, un jour, j'aimerais bien savoir votre position aussi sur l'hydrogène. Je n'ai pas eu le temps de vous en parler, mais je reviendrai aussi là-dessus.

Le Président (M. Bérubé) : La question est lancée.

M. Traversy : Elle est lancée.

Le Président (M. Bérubé) : Peut-être le député de Masson ira dans le même sens ou pas, c'est ce qu'on va voir maintenant. C'est à vous.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Alors, c'est bien particulier parce qu'à la... Merci d'être ici, messieurs, avec nous. À la page 16 de votre mémoire, j'avais justement écrit une note. J'avais écrit «hydrogène». Donc, ça ne me dérange pas d'y aller directement avec cette question. Dans le fond, vous mentionnez que ça nous prend des politiques plus ambitieuses pour réduire nos besoins en déplacements, favoriser l'utilisation accrue du transport en commun puis l'autopartage, bon, puis vous dites qu'en fait les nouveaux véhicules qui doivent être vendus au Québec, ils se doivent d'être électriques.

Et puis, en fait, j'aimerais avoir votre opinion sur... Tu sais, là, on a la technologie de la batterie, on a la technologie de l'hydrogène. Parlons hydrogène un peu. Certaines personnes vont dire que c'est inefficace d'utiliser trois fois plus d'électricité pour produire l'hydrogène. Moi, je vais me comparer juste avec l'électrolyse de l'eau parce que c'est notre réalité au Québec. On a la puissance de nos barrages électriques. On pourrait faire de l'hydrogène de nuit, l'entreposer. Bref, on peut même l'exporter à l'extérieur de la province.

Qu'en pensez-vous? Est-ce que c'est une bonne idée d'investir dans la filière de l'hydrogène, de faire en sorte qu'on va stimuler le marché, ou, tu sais, on ne doit pas aller vers l'hydrogène? Selon vous, là, pour ou contre? Je ne sais pas.

M. Guilbeault (Steven) : Je pense que, de façon générale, l'hydrogène est une filière très intéressante, peut-être pas au niveau du transport individuel. Il y a des projets, par exemple, de transport de marchandises à grande distance grâce à l'hydrogène. Il y a quand même quelques enjeux importants par rapport à l'hydrogène, outre... bon, vous avez parlé de tout l'enjeu de la... comment on synthétise l'hydrogène, d'une part. Idéalement, on le ferait avec des renouvelables, mais, dans le monde, il n'y a pas tant de renouvelables que ça. Le Québec, on fait un peu exception en termes de notre parc de production d'électricité. Mais ensuite il y a toute la question du transport et de la distribution de l'hydrogène. Alors, qu'est-ce qu'on ferait? Est-ce qu'on transporterait ça par camion? Est-ce qu'on construirait un réseau de pipelines pour transporter l'hydrogène pour...

L'avantage de l'électricité, c'est que l'électricité est un peu partout. Alors, ce n'est pas compliqué de sortir une borne quelque part. C'est très facile. Mais je pense qu'il faut continuer d'investir dans cette... D'un point de vue certainement de la recherche et du développement, il y aura peut-être un rôle pour l'hydrogène, mais présentement l'électricité semble avoir un avantage en termes de son déploiement à très court terme.

M. Lemay : Très bien. Donc, on poursuit la recherche et développement. On ne freine pas cette technologie et on verra plus tard si, effectivement, il y a des percées qui font en sorte que l'hydrogène devient une réalité pour le Québec. C'est ce que je peux comprendre.

M. Guilbeault (Steven) : Oui.

M. Lemay : Tant mieux.

J'aimerais aller à votre proposition n° 4 que vous avez faite à la page 19 lorsque vous parlez des incitatifs aux concessionnaires automobiles au Québec. Dans le fond... Puis il y a un autre monsieur qui est venu nous voir hier, là, M. Breton, si je ne me trompe pas. Il nous parlait justement qu'on devrait accompagner, avec le projet de loi, de mesures incitatives pour que les concessionnaires aient un système de récompenses, qu'il y ait un incitatif. Lui, il proposait hier, il disait... sur le 8 000 \$ que le gouvernement donne au consommateur qui fait l'achat d'un véhicule entièrement électrique, il proposerait que le gouvernement mette plutôt 7 500 \$ au consommateur, et puis assorti d'un 500 \$ pour la vente du véhicule au concessionnaire. Vous, dans vos idées, là, qu'est-ce que vous suggérez comme mesures incitatives?

• (11 h 40) •

M. Guilbeault (Steven) : En fait, je donnais l'exemple de Bourgeois Chevrolet à Rawdon. Je pense que, de toute évidence, il est possible pour des concessionnaires automobiles d'être beaucoup plus dynamiques que la plupart le sont.

Il y a des exceptions, évidemment, dans ce domaine-là. Je n'avais pas vu la proposition de M. Breton. Ce n'est pas quelque chose auquel nous, on serait opposés.

Je pense qu'il y a... Ça fait des décennies qu'on vend des voitures à essence. Les vendeurs connaissent ça, alors que, pour beaucoup, la technologie électrique est une nouvelle technologie. Et je pense que, pour une période de transition, pour que tout le monde se familiarise plus avec ça, ce serait intéressant. Alors, est-ce que c'est un 500 \$? Est-ce que ça peut prendre la forme... Est-ce que ça peut être un avantage fiscal, par exemple, au niveau des impôts de ces concessionnaires-là? Je pense qu'il y a différentes formules qu'on propose au gouvernement de regarder parce que les concessionnaires jouent un rôle très important dans ça. Sidney a raison, là. Combien d'histoires on a eues de gens qui sont allés chez des concessionnaires qui leur ont dit : Ah non! Ça ne marche pas, l'électrification. Puis quelqu'un qui ne connaît pas beaucoup ça, qui n'est pas sûr, bien, va acheter une voiture à essence parce que le concessionnaire, le gars qui connaît ça, il dit : Bien non! N'achète pas ça, l'électricité, alors que, de toute évidence, il y en a d'autres qui ont pris une approche totalement différente. Mais, le temps que tout le monde se familiarise, ça pourrait être intéressant.

M. Lemay : Parfait, je retiens votre idée. Comme ça, on a au moins deux propositions qui vont dans le sens des concessionnaires, là : votre idée et cet incitatif fiscal ou bonus à la vente. Au moins, le débat est lancé, et, assurément, il devra y avoir un remue-méninges pour voir si on peut stimuler la vente via les concessionnaires.

Vous avez parlé, tout à l'heure dans votre exposé initial, de la situation des bornes de recharge sur le réseau, là, comme quoi qu'il y a cinq ans il n'y en avait pas, il y a trois ans, il y en avait 15. Là, on est à 800. On projette d'en avoir 1 500 en 2020. Vous semblez mentionner que c'était quand même suffisant, que c'était bien réparti. Vous avez fait... exception au parc de La Vérendrye, où c'est qu'effectivement il y a peut-être un petit manque, là. Mais les concessionnaires sont venus nous dire... ils ont dit : Mais non, il en manque, puis, si vous mettez plus de bornes de recharge sur le réseau, ça va nous aider à atteindre les objectifs qui sont visés dans la loi zéro émission.

Est-ce que vous pensez, dans le fond, que c'est suffisant, les 1 500 bornes qui sont prévues en 2020 ou, effectivement, si on en avait 3 000, là, ça n'enlèverait pas un peu le stress lié à l'autonomie de certains véhicules?

Le Président (M. Bérubé) : Il nous reste 50 secondes.

M. Guilbeault (Steven) : Sincèrement, la réalité, pour la très, très, très grande majorité des utilisateurs et utilisatrices de véhicules électriques, c'est qu'ils se rechargent à la maison, essentiellement. Le réseau de bornes est là pour les gens qui vont faire de grandes distances, donc de l'interurbain. Mais, en termes des besoins de déplacement, c'est quand même minime dans l'équation, mais, au niveau de la perception, ça joue un rôle important.

Les gens me disent : Oui, mais moi, je ne peux pas m'acheter une voiture électrique parce que je vais en Gaspésie, j'aime ça aller en Gaspésie. Madame monsieur, vous êtes allés en Gaspésie combien de fois dans les cinq dernières années? Deux fois. Alors, pourquoi ne pas louer un véhicule, à ce moment-là, qui vous permet de faire ça? Est-ce que vous avez besoin d'un véhicule 100 % du temps qui répond à 100 % de vos besoins? Bien sûr que non, hein?

Alors, 1 500, c'est très bien, et je pense qu'il faudra continuer après 2020, là. On ne disait pas qu'il fallait arrêter ça en 2020...

Le Président (M. Bérubé) : Merci. Je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission. Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre aux représentants de Roulez électrique de prendre place.

(Suspension de la séance à 11 h 44)

(Reprise à 11 h 47)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, nous reprenons nos travaux, et je souhaite la bienvenue aux représentants de Roulez électrique. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Roulez électrique inc.

M. Juteau (Sylvain) : Bien, bonjour à tous. Merci de votre accueil. Merci de l'invitation. Sylvain Juteau, fondateur de roulezelectrique.com. Je vais laisser Pierre se présenter.

M. Langlois (Pierre) : Bien, Pierre Langlois, physicien, blogueur sur roulezelectrique.com.

M. Juteau (Sylvain) : Donc, Roulez électrique, c'est un blogue spécialisé, c'est un média spécialisé en électrification des transports qui existe depuis quatre ans et demi. Il y a plus de 3 000 visiteurs par jour. Puis, bien, Roulez électrique, on est fier de l'étape où on est rendus pour la loi n° 104. Donc, on est très fiers de continuer d'y participer.

Juste historiquement, il y a deux ans, deux ans et demi, on a initié une pétition qui a été déposée ici, à l'Assemblée nationale, qui a été supportée par les députés Mme Champagne et M. Pierre Michel Auger du comté de Champlain. On a recueilli plus de 11 000 signatures. Je peux vous dire qu'à l'époque on était vu comme des extraterrestres quand on

demandait : Il faut une loi zéro émission. Puis, tu sais, vraiment, on est partis de zéro. Puis là, bien, aujourd'hui, en tout cas, on l'espère, ça va bientôt être une réalité. Puis nous, bien, on veut s'assurer que cette loi-là ait des dents pour s'assurer d'atteindre les objectifs qu'on veut se donner au Québec, s'assurer d'être un leader en termes de matière d'électrification des transports puis de pénétration des véhicules zéro émission. Donc, c'est un peu le but.

Puis rapidement Roulez électrique, bien, on a un projet toujours en cours d'élaboration de station de recharge qui est expressément conçue pour les électromobilistes, qui, contrairement à une station à essence qui est adaptée pour les véhicules à essence, bien là, c'est vraiment pour les électromobilistes. Puis ça se veut aussi un endroit de sensibilisation parce que nous, on le réalise, il y a beaucoup de méconnaissance en matière de voiture électrique. Il y a encore beaucoup de gens, je vous dirais même la majorité des gens, qui pensent que c'est encore la voiture du futur, alors que moi, je n'arrête pas de dire que c'est une voiture du présent, O.K.? Ma propre expérience peut en parler, puis maintenant plus de 10 000 électromobilistes. Donc, ce projet-là est au centre-ville de Trois-Rivières. Puis je vous invite tous à venir faire un tour. C'est même ouvert sept jours sur sept.

Donc, Roulez électrique, on est près de la communauté, des propriétaires de véhicules électriques. Donc, nous pensons être un bon porte-parole sur les besoins futurs.

• (11 h 50) •

Particularité du Québec, je vais aller vite. Température froide, évidemment. C'est sûr qu'il y a des défis sur l'autonomie, mais, de toute façon, les voitures à essence sont aussi affectées. On a un grand territoire à couvrir, évidemment, ce n'est pas juste le sud du Québec qu'on doit penser. Régulièrement, j'ai des gens de la Côte-Nord qui ont des besoins, j'ai des gens de l'Abitibi. Donc, évidemment, il faut tenir compte de ce vaste territoire là.

Puis actuellement les trois véhicules les plus populaires au Québec, c'est la Chevrolet Volt — moi, je l'appelle une voiture électrique, la Chevrolet Volt, même si elle est dotée d'un prolongateur d'autonomie — il y a la Nissan Leaf — puis on en entend parler ces temps-ci avec le groupe d'achats, là, de 3 700 personnes qui ont donné leurs noms, que, si le manufacturier faisait un rabais à l'achat, bien là, wouh! on voit que l'intérêt est là, la demande est là — et la Model S, qui est le troisième véhicule le plus populaire au Québec malgré le fait que c'est un véhicule haut de gamme.

Donc, les GES. Bon, évidemment, la voiture électrique n'émet aucune émission au «muffler», hein, O.K., à l'«exhaust», mais il faut faire attention parce que l'électricité qui est générée peut engendrer des émissions de GES. Évidemment, si les centrales sont au charbon, bien là, c'est le pire. Puis ce graphique-là vous montre la situation. Plus la bulle est haute du côté vertical, bien, évidemment, ça veut dire qu'il y a plus de pollution par kilowattheure généré. Et, plus on va à droite, bien, c'est la quantité de puissance générée, d'énergie générée. Évidemment, la Chine, étant donné la population... Puis on regarde le Québec, c'est le Québec, sur l'axe vertical, qui est le plus bas parce que notre électricité est à 99 % renouvelable. Donc, chaque kilowattheure d'électricité qui est produit au Québec est à 20 grammes de CO₂, ce qui est très, très peu. Ça fait qu'on a un avantage énorme, je pense que vous êtes bien au courant de ça. Hydro-Québec, il nous reste juste à utiliser cet atout-là que les autres pays n'ont pas nécessairement, mais, il faut faire attention, les autres pays sont en train de rendre leur réseau plus propre, surtout avec des ajouts d'énergie renouvelable. Même en Chine, il y a des événements de ce côté-là.

Puis là je vais laisser la parole à Pierre.

M. Langlois (Pierre) : O.K., donc je vais être obligé de faire vite. Ça, essentiellement, c'est les nombres de crédits qui sont alloués par la loi californienne. Quatre crédits pour une Tesla, quatre crédits pour une voiture à hydrogène, trois crédits pour la Bolt, la Tesla Model 3, qui s'en vient, trois crédits, et la Nissan, quatre crédits... deux crédits, excusez, deux crédits pour la BMW i3, et la Chevrolet Volt 2017, donc, avec 85 kilomètres d'autonomie, 1,2 crédit. Ça, c'est actuellement.

Les chiffres qui sont sur les barres vertes, c'est le nombre de grammes de CO₂ par kilomètre qui sont émis par les différents véhicules. Vous voyez qu'il y a une disparité flagrante avec le véhicule à hydrogène, qui émet 175 grammes de CO₂ par kilomètre dû au fait qu'il faut fabriquer l'hydrogène avec du gaz naturel, puis l'usine qui fabrique l'hydrogène émet des gaz naturels. Ça, ce n'est pas moi qui le dis, c'est des gros laboratoires états-unis. Maintenant, la Chevrolet Volt, au Québec, parce que, justement, la recharger... puis elle va faire 90 % de kilomètres électriques, elle va émettre seulement 25 grammes. Donc, on voit, c'est sept fois moins que la voiture à hydrogène, mais elle a presque quatre fois moins de crédits, ce qui n'a aucun bon sens. Au Québec, ça.

Il faut dire qu'aux États-Unis une voiture tout électrique émet 100 grammes de CO₂ par kilomètre. Remarquez, nous autres, c'est quatre, là. C'est 25 fois moins. Ça fait que même la Volt, au Québec, avec son 25 grammes, émet quatre fois moins de gaz à effet de serre que les voitures toutes électriques aux États-Unis. Donc, ce qu'on recommande, c'est de descendre les voitures à hydrogène de trois crédits et monter de 0,5 crédit des voitures comme la Chevrolet Volt.

Un autre point qu'on veut faire remarquer, ça, vous voyez, c'est l'évolution des seuils de crédits, de pourcentages de crédits, qui vont jusqu'à 22 % en 2025. Mais on l'a vu hier avec l'AVEQ, ça ne conduit pas à 15 % des véhicules. Il y a une disparité. Donc, on recommande de l'ordre de 35 % de seuil en 2025 pour les crédits au lieu de 22 %. 15 %, ce n'est pas beaucoup. Il y a quatre pays : Norvège, les Pays-Bas, là, qui veulent faire ça pour 2025, 100 % électrique, et 100 % électrique, en 2030, pour l'Allemagne et l'Inde.

L'autre chose qui est très importante, c'est celle-ci. Ça, c'est les mêmes pourcentages de crédit minimum, puis en bleu, c'est le plancher de voitures électriques pures, à batterie ou hydrogène. Et ça, on voit qu'on passe au début, en 2018, d'un pourcentage obligatoire à peu près de 44 % de voitures toutes électriques à 72 % en 2025. Ça, ça veut dire qu'on veut évacuer les hybrides rechargeables, parce qu'en vert c'est les hybrides rechargeables. Et ça, c'est une grosse erreur, puis je vais vous expliquer pourquoi. La grosse erreur, c'est qu'une hybride... Premièrement, en 2035, il va avoir 2 milliards de véhicules sur la planète, on est 1,2 milliard présentement. En doublant les réserves mondiales de lithium, en les doublant,

on arrive que, pour 2 milliards de véhicules, la batterie qu'on peut faire, c'est 30 kWh seulement, donc 160 kilomètres d'autonomie en moyenne, bien sûr. Donc, on ne peut pas se payer des batteries de 500 kilomètres sur toutes les voitures, c'est impossible. Sans compter que le stockage de l'énergie solaire et des énergies renouvelables va être aussi gros que les véhicules électriques, ça va demander des batteries aussi, et ça, dans le 30 kWh, on n'a même pas tenu compte de ça. Donc, c'est possible que ce soit moins que 30 kWh. Donc, il y a un problème au niveau des réserves finies de lithium sur la planète et aussi un problème au niveau de l'empreinte écologique des batteries.

Ça ici, c'est en Angleterre. Donc, au Royaume-Uni, vous avez deux véhicules. À gauche, vous avez un véhicule à essence, à droite, un véhicule électrique. Et on a disséqué, si vous voulez, l'émission des gaz à effet de serre sur la durée de vie.

Le Président (M. Bérubé) : On va y aller pour les échanges. C'est le temps maximum qu'on a pour la présentation, mais les échanges se poursuivent. Alors, c'est le ministre qui a le privilège de commencer cette période d'échange avec les questions.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire.

J'aimerais vous entendre davantage sur la question de dépendance au pétrole et le fait... Si je vous entends bien, bon, dépendant de notre utilisation d'un véhicule à essence, on va dépenser peut-être 2 000 \$, 3 000 \$, 4 000 \$, 5 000 \$ par année en essence. Cet argent-là, c'est une fuite de capitaux parce qu'évidemment ce pétrole-là vient d'ailleurs que du Québec. Et, en échange de ça, avec un véhicule électrique, un, ça coûte beaucoup moins cher, on parle maintenant plus d'une échelle de centaines de dollars, de quelques centaines de dollars par année, dépendant encore une fois de son kilométrage, et, en plus de ça, bien, cet argent-là, qui est dépensé, reste au Québec parce que l'énergie, c'est de l'hydroélectricité puis c'est de l'énergie propre.

Un, j'aimerais ça vous entendre commenter, là, cette affirmation-là, là. Donc, ça a un impact positif à plusieurs niveaux. J'aimerais ça voir, avec vous, votre expérience sur le terrain, parce que vous êtes là depuis le début, là, de tout ce mouvement-là, et plus particulièrement voir l'impact positif non seulement en GES, vous en avez parlé, en réduction de GES, en utilisation de notre énergie propre versus dépendance au pétrole, mais aussi le positif pour le consommateur parce qu'on a entendu qu'aller de l'avant avec une telle norme aurait des impacts négatifs sur le consommateur. Alors, j'aimerais vous entendre sur l'ensemble des effets positifs qu'on pourrait voir pour le consommateur ou négatifs, si vous en voyez.

M. Juteau (Sylvain) : Oui. Bien, effectivement, par expérience, il y a un avantage... Évidemment il reste plus d'argent dans les poches du consommateur. On parle, comme vous le savez, de peut-être 200 \$ par année au lieu de 2 000 \$ à 3 000 \$ par année. Puis évidemment la plupart des consommateurs, ils n'envoient pas cet argent-là, économisé...

Une voix : ...

M. Juteau (Sylvain) : O.K. Donc...

Le Président (M. Bérubé) : ...des travaux, alors on sait d'avance à quelle heure il y a des déflagrations. Mais continuez.

M. Juteau (Sylvain) : Donc, il est midi, ça veut dire qu'ils sont en pause.

Le Président (M. Bérubé) : S'il y a des gens qui ne suivaient pas, ils sont maintenant réveillés, je vous le dis.

• (12 heures) •

M. Juteau (Sylvain) : Donc, évidemment cet argent-là économisé, la plupart des consommateurs, ils ne vont pas placer ça, cet argent-là, à l'extérieur, dans des abris fiscaux. Ce qu'ils font, c'est qu'ils la redépensent dans l'économie. Puis je peux vous donner un exemple concret. Je vous ai parlé tantôt de la station à Trois-Rivières, au centre-ville, puis j'ai un couple qui a arrêté avec une BMW i3. Ils étaient censés arrêter 20 minutes, se recharger, puis continuer vers Québec. Ils arrivaient de Montréal. Ça fait que, premier avantage, ils ont arrêté à Trois-Rivières. D'habitude, ils continuaient tout droit. Puis là ils ont découvert le centre-ville, le Vieux-Trois-Rivières, qui est un beau centre-ville, puis ils ont dit : Je ne savais pas que ça existait. Puis ils ont passé la fin de semaine à Trois-Rivières. Ils étaient supposés d'arrêter 20 minutes. Ça fait que qu'est-ce qu'ils ont fait? Ils ont été dans les restaurants, ils ont loué un bed and breakfast, ils ont été visiter les attractions touristiques, etc. Ça fait que vous avez un effet concret.

Évidemment, cet argent-là, mettons-le 2 000 \$ par année, qui est dépensé dans l'économie locale, O.K.? Vous savez, chaque dollar, il va tourner cinq fois, là. Tu sais, il va faire virer plus les restaurants, les entreprises touristiques ou de détail, etc. Puis après, bien, ça va créer de l'emploi, plus d'employés qui vont payer des taxes, etc., qui vont dépenser, qui vont faire... Donc, le gain est là. Même s'il y a des pertes en taxes du côté perçu, parce qu'actuellement le gouvernement perçoit des taxes sur l'essence, mais il est regagné. Et il y a une étude du Club Tesla Québec, d'ailleurs, qui démontre qu'au net, en termes fiscaux, autant pour le gouvernement et le consommateur, on est gagnants de tous les côtés. Ça fait qu'il n'y a pas de perte de revenus. Puis évidemment, bien, on crée de la richesse locale très concrètement.

Puis juste un point. Vous avez sûrement entendu parler de la Gaspésie, qui se sont pris en main, la communauté, puis ils ont dit : Là, on va mettre des bornes rapides tout le tour de la Gaspésie, 11 bornes rapides. Comme ça, tu es capable de faire le tour complet en véhicule électrique. Puis moi, bien, je vois beaucoup, concrètement, des gens qui arrêtent à la station, qui arrivent de Montréal ou ailleurs, ils me disent : On s'en va en Gaspésie pour nos grandes vacances. Ça fait que ça, j'ai vu ça dès cet été. Au lieu d'aller aux États-Unis, à Old Orchard, ou d'aller ailleurs... Puis là, bien, ils sont

tellement contents parce que, là, ils disent : La hausse des prix de l'essence la veille des grandes vacances, là, ça ne m'affecte pas. Puis là je suis content de m'en aller en Gaspésie, puis de faire mon «road trip», puis d'aller connaître mon patelin.

Ça fait qu' imaginez, là, on est juste 10 000, là. Imaginez si on est 100 000, 200 000, 1 million d'électromobilistes, O.K.? Vous savez, le Québec, je pense que c'est un pays où l'automobile est importante, etc. Donc, si on peut transférer cet argent-là dépensé en carburants fossiles vers notre propre hydroélectricité, bien, on va être gagnants triplement.

M. Heurtel : On a entendu, durant les audiences, certaines associations, notamment les constructeurs, nous parler du fait qu'une norme VZE n'aurait pas d'impact sur l'augmentation des ventes de véhicules électriques, que ça n'aurait... finalement, il faut laisser le marché aller, puis ça va bien, puis il n'y a pas de nécessité pour une norme VZE. Alors, comment réagissez-vous à ça? On a même entendu aussi... Un autre commentaire qu'on a entendu, c'est que les Québécoises et les Québécois ne sont pas prêts à acheter plus de véhicules. On nous a lancé des questions relativement au climat, relativement à l'anxiété que les gens ont par rapport à l'autonomie des véhicules. Bref, vous, là, vous êtes véritablement sur le terrain, là, sur la question du véhicule électrique. Comment réagissez-vous à ce type d'affirmations?

M. Juteau (Sylvain) : C'est totalement faux. Si on regarde les 10 États américains où il y a une loi zéro émission... Évidemment, celle de la Californie, c'est elle qui a le plus de dents. Les autres ont moins de dents. Mais j'ai vu récemment une étude, puis ça fait même moins de deux semaines que j'ai vu cette étude-là, qui montrait le pourcentage de véhicules électriques per capita État par État, puis, curieusement, premier, Californie, j'ai même vu le Vermont puis l'État de New York... En tout cas, bref, les 10 États qui avaient une loi zéro émission, c'était là qu'il y avait le plus de véhicules électriques per capita. Ça fait qu'on s'entend-u que c'est des données concrètes? Puis je pourrais même vous ressortir ces données-là avec plaisir. Mais c'est totalement faux. Il faut qu'il y ait plus véhicules disponibles, puis la loi zéro émission, c'est ce que ça fait. Ça va s'assurer que Volkswagen, il va amener la e-Golf, là, puis la Fiat 500 électrique, elle va rentrer, elle va être vendue ici. Puis on ne nous fera plus le coup de la Toyota RAV4, là, électrique, qui est fabriqué au Canada avec des subventions puis qu'on n'a pas le droit de l'acheter, là. Tu sais, ça, c'est aberrant, là, O.K.?

Donc, ça, je vous dirais que c'est totalement faux. C'est sûr que ça prend plus qu'une loi zéro émission, ça prend d'autres mesures incitatives. On est bien partis. On a mis des petits cadeaux comme les traversiers, les voies réservées, tu sais, pour rendre ça plus sexy. Même chose, il faut de l'infrastructure de recharge pour ne pas que ce soit vu comme un désavantage, la recharge, quand on est sur des «road trips», etc. Ça fait que c'est sûr qu'il faut tenir compte de tout ça.

Mais une chose est sûre, c'est que, s'il y a une loi zéro émission qui a des dents, bien là les manufacturiers, ils vont dire à leurs concessionnaires : On va vous donner des meilleures conditions pour vendre des véhicules électriques puis on veut que vendiez au lieu de : On ne veut pas que vous en vendiez. Ça fait que, là, bien, les concessionnaires, quand ils vont se retrouver avec plus d'allocations de véhicules électriques, bien là, qu'est-ce qu'ils vont faire? Ils vont se renseigner, ils vont faire plus d'efforts, ils vont sensibiliser plus la population parce que, là, on a un... Le gros problème qu'on a envers le véhicule électrique, c'est l'ignorance. On ne connaît pas, c'est nouveau. Puis tout ce qui est nouveau, bien, l'être humain est fait ainsi, c'est que ce qu'on ne connaît pas, bien, on s'en méfie. Puis la voiture à essence, bien, mon père ou mon grand-père, nos grands-parents nous ont tous montré comment ça marchait, une voiture à essence quand on était enfants, puis comment aller faire le plein, puis les changements d'huile, les entretiens. Mais on n'a rien pour le véhicule électrique. Ça fait qu'il faut faire partir la roue pour que les avantages soient bien connus des gens, pour que les gens puissent dire : Bien, c'est ça que je veux comme véhicule. Puis là l'anxiété de la panne...

Il y a un groupe qui a appelé l'anxiété de la... que l'anxiété de la panne, c'était elle-même une anxiété qui était comme créée de toutes pièces. Tu sais, moi, j'ai à peu près 300 000 kilomètres de parcourus en véhicule électrique. Je n'ai jamais tombé en panne à cause que la batterie était déchargée. Ça ne m'est jamais arrivé. C'est tellement précis sur comment qu'il te reste qu'il faut faire exprès pour tomber en panne, O.K.?

Ça fait que quelle anxiété? Tu sais, c'est juste des mythes à véhiculer. Puis je crois que la loi zéro émission, en mettant plus de véhicules, en mettant plus de modèles disponibles, bien, le bouche à oreille va juste devenir plus viral encore, puis là il y a plus de gens qui vont connaître cette technologie-là. Donc, c'est totalement faux, ce qu'ils disent. Il faut vraiment une loi zéro émission, puis on va voir les résultats très rapidement arriver au Québec.

M. Langlois (Pierre) : Sans compter, si tu permets...

M. Juteau (Sylvain) : Bien, bien sûr, mon ami!

M. Langlois (Pierre) : Sans compter qu'on l'a vu dans le passé les fabricants automobiles, lorsqu'ils n'ont pas de contraintes, ça stagne. La consommation de carburant, Daniel Breton en a fait allusion hier, ça a été 30 ans à stagner jusqu'à ce qu'on mette des normes CAFE plus sévères, puis là, depuis ce temps-là, ça va bien. Donc... c'est beau.

Des voix : ...

M. Heurtel : Juste poser... Je voulais savoir combien de temps il me restait.

M. Langlois (Pierre) : C'est juste qu'il faut faire attention à ça. C'est sûr qu'eux autres ça les dérange, c'est plus de trouble pour eux autres, c'est compréhensible. Mais, d'un autre côté, il faut savoir ce qu'on veut, comme société. Tu sais, est-ce qu'on a les quatre as dans notre jeu au Québec? Il n'y a personne ailleurs qui a ça, là.

M. Heurtel : Vous avez mentionné l'achat groupé de la Nissan Leaf, qui fait beaucoup de bruit ces temps-ci. Je voudrais peut-être vous donner l'opportunité d'aller plus loin là-dessus parce qu'encore une fois on fait état, là, que soit... bon, tu sais, par rapport aux affirmations que le marché ne peut pas aller plus vite, qu'il n'y a peut-être pas plus d'engouement qu'il y en a présentement, bref, puis le consommateur n'est pas prêt ou, en tout cas... Bref, on parle de 3 700 véhicules, la Nissan Leaf, un achat groupé. C'est un concessionnaire qui a lancé cette initiative-là? Comment ça s'est...

• (12 h 10) •

M. Juteau (Sylvain) : Pas du tout. Ça a été lancé par un ambassadeur VE, Bruno Marcoux, donc quelqu'un qui a déjà une Nissan Leaf depuis un an ou deux, qui roule électrique. Il y a eu un achat groupé qui a été fait l'an dernier au Colorado, 248 personnes ont fait un achat groupé puis ils ont réussi à aller chercher 8 000 \$ de rabais additionnel par véhicule neuf, des Nissan Leaf de base. Et donc ça faisait que le prix de revient d'une Nissan Leaf flambant neuve, avec ce... parce qu'il y a toujours le 7 500 \$ américain, le 2 500 \$ de l'État, je sais qu'il y avait un rabais de ce côté-là, il y a eu un rabais aussi de la municipalité. Tu sais, tout le monde s'est mis ensemble. Il a dit : Là, là, regarde, on crée un précédent, là... puis plus le 8 000 \$ qui était de Nissan USA directement puis un 1 500 \$ du concessionnaire, je crois, en tout cas. Bref, 12 000 \$, un véhicule neuf, une Nissan Leaf, qui est quand même un véhicule de catégorie intermédiaire, O.K.? Donc, on s'entend-u que c'est un méchant bon deal?

Ça fait que c'est parti de là, puis on a dit : Bien, pourquoi on ne ferait pas pareil au Québec parce que, tu sais, veux veux pas, le coût d'achat est toujours un problème? Ce n'est pas tout le monde qui peut s'acheter des véhicules neufs, hein? Il y a beaucoup de gens qui s'achètent des véhicules usagés, puis là, malheureusement, dans le cas de la voiture électrique, il n'y a pas beaucoup de véhicules usagés disponibles. Mais imaginez si on était capable d'avoir ce 8 000 \$ de rabais là en plus des rabais déjà disponibles au Québec, etc. Puis là, bien, il y a eu 3 700 noms, O.K.? Puis là, évidemment, Roulez électrique, nous, on a supporté cette mesure-là. Bruno a publié un des premiers articles. Puis là, évidemment, les grands médias ont repris ça, puis là ça a fait fureur. Puis là je peux vous dire qu'actuellement j'ai vu des articles qui parlent de cet achat regroupé là en Europe, aux États-Unis, partout dans le monde. Il n'y a même pas 3 700 Nissan Leaf d'immatriculées au Canada, là. Depuis quatre ans que ça se vend, là, ça fait quatre ans, cinq ans que la Leaf se vend. Donc, c'est assez incroyable.

Puis là, bien, je peux vous dire que, moi, ce que j'en sais, c'est que, là, Nissan USA, là, ils capotent, là. Comment on va faire pour livrer ça? Puis là ce que j'entends dire, c'est qu'ils vont peut-être en offrir juste 1 000. Ça fait que ça va être les 1 000 premiers parce que... Oui, vas-y.

M. Langlois (Pierre) : Tout ça pour dire que, si le gouvernement fédéral ajoutait 3 000 \$, là, il y aurait probablement beaucoup plus de personnes qui achèteraient des voitures électriques.

M. Heurtel : Alors, peut-être, donc, la demande est là.

M. Langlois (Pierre) : Elle est là.

M. Heurtel : C'est les constructeurs qui ne fournissent pas.

M. Langlois (Pierre) : Ou le prix d'entrée qui est trop haut pour le consommateur encore. Ils hésitent, ils sont sur le bord, mais on voit qu'il y a comme un seuil, là, qu'il faut franchir, mais, définitivement, la demande est là.

M. Heurtel : On n'est pas loin.

M. Langlois (Pierre) : Mais informons-les avec une bonne campagne de publicité.

M. Juteau (Sylvain) : La goutte d'eau qui fait déborder le vase.

M. Heurtel : Le point de bascule n'est pas loin, là.

M. Langlois (Pierre) : Oui. Il n'est pas loin, il n'est pas loin.

M. Heurtel : Puis pour la Tesla, le nouveau modèle Tesla, moi, j'ai entendu des chiffres comme des centaines de milliers de personnes ont mis un dépôt de 1 000 \$, là, en Amérique du Nord. Est-ce que vous avez des chiffres pour le Québec?

M. Juteau (Sylvain) : Malheureusement, je n'ai pas de chiffre pour le Québec.

M. Langlois (Pierre) : Dans le moment, c'est eux autres qui ont gagné, là, le plus de réservations à Montréal.

M. Juteau (Sylvain) : C'est un des endroits que la file d'attente... Au Tesla, à Montréal, c'était un des endroits où est-ce que la file d'attente était la plus longue. Puis, rappelez-vous, le 31 mars, il pleuvait à siaux, puis il y a des gens qui ont campé deux nuits, là, pour être les premiers sur la liste. Ça fait qu'à mon avis l'engouement est énorme au Québec, proportionnel au taux... on est déjà la moitié des achats de véhicules électriques au Canada. Ça fait que certainement que les réservations de Model 3, c'est équivalent, sinon supérieur. Puis moi, j'ai eu des discussions avec Tesla, qui m'ont dit que

s'il y avait une loi zéro émission, O.K... parce que, là, là, les 400 000 réservations qu'il y a, là, là, c'est qui qu'ils vont livrer en premier, O.K.? Puis je vais juste vous parler du Model X, qui vient tout juste de rentrer au Québec... — pardon?

Le Président (M. Bérubé) : 10 secondes.

M. Juteau (Sylvain) : 10 secondes — qui vient tout juste de rentrer au Québec. Ils ont commencé par la Californie, ensuite ils ont fait les 10 autres États zéro émission puis, en dernier, ils ont fait le Michigan puis les places antivéhicules électriques, un peu, là.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. On va devoir poursuivre. Oui, je dois tenir le temps serré pour offrir les mêmes perspectives à tout le monde. On passe à l'opposition officielle, le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci, M. le Président. Par générosité et parce que le sujet est très intéressant, je vais laisser, sur mon temps, la chance de conclure et...

Le Président (M. Bérubé) : Votre altruisme vous honore.

M. Traversy : ...j'espère que le gouvernement va s'en rappeler au moment jugé opportun.

M. Juteau (Sylvain) : Mais, bref, puis je sais que ce manufacturier-là va... je pense qu'il se présente la semaine prochaine puis je vous invite à valider avec eux s'ils ne le disent pas, mais, bref, pour en revenir avec le Model X, le dernier État qu'ils ont livré le Model X, c'est dans les États du Midwest parce que vous savez qu'il y a des États américains qui interdisent à Tesla de vendre dans leur propre pays à cause que, bon, les associations de concessionnaires, ils disent : Bien là, Tesla vendent directement. Bref, dans l'État du Michigan, vous ne pouvez pas vous acheter une Tesla. Vous devez aller l'acheter dans l'État voisin. Ça fait que Tesla, ils ont dit : Bien, le Model X, là, vous allez être les derniers à l'avoir. On est désolés.

Mais, bref, ce qu'ils m'ont dit, c'est que, s'il y a une loi zéro émission avec des dates puis avec des crédits zéro émission... parce que vous savez qu'eux, ils ne vendent que des véhicules zéro émission. Ça fait qu'ils ont intérêt que, quand ils vont déployer le Model 3 dans deux ans, mettons, là, qu'ils vont commencer à en déployer, bien, le Québec, il va être priorisé, O.K.? Ils vont sûrement commencer par la Californie, là, parce que l'usine est là, là. Puis je vous invite à leur poser la question, vous allez avoir concrètement, O.K., des retombées directes de mettre en place une loi qui a des dents puis de montrer qu'au Québec on est un leader, là, puis vous allez fabriquer des voitures électriques au Québec. Vous allez livrer des voitures électriques. On aimerait mieux qu'ils les fabriquent, là. Ça, ça serait la deuxième étape. Merci.

M. Traversy : Ça m'a fait plaisir. Écoutez, on est là pour ça.

Alors, dites-nous... Bien, c'est ce qui confirme d'ailleurs certaines études qui nous ont été mentionnées, dans le cadre de cette commission, sur les impacts qu'une loi zéro émission peut avoir. Je pense que vous avez fait une démonstration éloquentes des réactions d'une telle loi puis des résultats que ça peut apporter de manière positive.

J'aimerais qu'on profite de votre présence aussi pour vous emmener sur certaines de vos recommandations parce que, bon, dans le cadre du projet de loi, il y a, de manière plus spécifique, des seuils qu'il faut se fixer, il y a des objectifs que le gouvernement propose. Vous avez de l'expertise. On veut avoir votre éclairage là-dessus. Vous, vous dites qu'il faut augmenter les seuils de pourcentage de crédits sur les véhicules zéro émission. Vous suggérez donc un pourcentage. J'aimerais juste que vous puissiez le mentionner et expliquer au ministre pourquoi vous pensez que ce pourcentage serait judicieux et réaliste.

M. Langlois (Pierre) : ...35 % parce que, bon, les crédits, quand on dit un pourcentage, c'est des pourcentages de crédit. Donc, si on a 22 % de crédits, s'il y a deux crédits par véhicule, ça fait 11 % de véhicules. S'il y a 2,5 crédits par véhicule en 2025, ce qui va être à peu près, on va avoir 8 % à 9 % de véhicules obligatoires par année puis on veut 15 %. Donc, si on veut 15 %, il faut qu'on soit logiques puis qu'on montre le seuil de crédits. C'est pour ça qu'on a mis ça.

Mais, sur l'acétate qui est sur les TV, il y a quelque chose de très important. Ça n'a jamais été présenté nulle part, je n'ai pas encore fait de billet là-dessus, puis ça serait extrêmement important que je vous en parle parce qu'une de nos recommandations est reliée à ça, puis ce n'est pas dans le mémoire, ça. Est-ce que vous me donnez une minute?

M. Traversy : Alors, monsieur, je vous donne une minute, et même peut-être deux, si c'est très intéressant. Allez-y, je vous écoute.

M. Langlois (Pierre) : Parce que vous allez... Oui, parce que vous allez peut-être tomber en bas de votre chaise, O.K.? Donc, je finis l'explication.

À gauche, le véhicule à essence, à droite, le véhicule électrique. On a réparti sur la vie du véhicule la quantité de gaz à effet de serre. On voit que c'est plus haut, évidemment, pour le véhicule à essence. En noir, c'est la combustion de l'essence. En gris, c'est le raffinage, l'extraction du pétrole. En bleu, c'est les pièces qu'on fabrique puis, en jaune, l'assemblage.

Au niveau électrique, en vert, c'est l'électricité, on recharge. En Angleterre, donc, c'est 500 grammes de CO₂ par kilowattheure, la même chose qu'aux États-Unis, qu'au Japon, qu'en Allemagne. Donc, c'est typique. Puis c'est pire que ça en Chine, en Chine puis en Inde. Donc, c'est typique, ça.

En bleu, ça, c'est la batterie : 24 kilowattheures. Pour fabriquer la batterie, ça, ça nous prend 24... ça représente cette quantité de gaz à effet de serre là. Si, maintenant... parce qu'avec 24 kilowattheures on fait seulement 130 kilomètres.

Si on veut 500 kilomètres sur tous les véhicules électriques. C'est ça. Le monde, ils disent : On veut avoir des véhicules électriques quand ils auront 500 kilomètres sur tous les véhicules électriques à un prix abordable. Ce n'est pas possible parce que, si on met une batterie de 500 kilomètres sur tous les véhicules qui font 15 000, 20 000 kilomètres par année, là, il faut prendre le bleu, puis multiplier ça par quatre, puis rajouter le vert puis le jaune par-dessus le « quatre fois bleu », là. Ça fait qu'on va polluer plus qu'une voiture à essence sur la durée de vie. Ça fait que la voiture électrique pure va polluer plus qu'une voiture à essence.

Donc, ce que ça veut dire, c'est qu'une voiture tout électrique avec une batterie de 500 kilomètres... il y en a présentement. Il y a un certain pourcentage, les conducteurs de taxi, les voyageurs de commerce qui font 40 000 kilomètres et plus par année, ils vont pouvoir l'utiliser correctement. Mais la très grande majorité de la population, qui font entre 15 000 et 20 000 kilomètres par année, eux vont polluer plus qu'une voiture à essence s'ils font ça.

Ça veut donc dire que les hybrides rechargeables sont absolument nécessaires pas seulement pour éviter l'épuisement de lithium avec les trop grosses batteries, mais aussi à cause de ce phénomène-là d'empreinte écologique de la fabrication des batteries. Puis on veut les éliminer avec la loi zéro émission californienne. C'est ça, le problème parce qu'on monte les seuils tout le temps, tout le temps pour le plancher des véhicules électriques purs, à batterie, puis on diminue la place pour les hybrides rechargeables, ce qui n'a pas de sens. Ça, on le voit d'une autre façon.

• (12 h 20) •

M. Traversy : Je suis d'accord avec vous sur le fait qu'il faut laisser de la place aux véhicules hybrides rechargeables. Je pense que vous n'êtes pas le premier groupe qui vient nous sensibiliser sur la question. Maintenant, à voir la façon, les procédés, j'ai vu que vous avez une suggestion, là, en termes de valeur de crédit. On l'a vu dans votre acétate, là, tout à l'heure. Je voulais juste bien comprendre. Ça, c'est une étude qui est faite au Royaume-Uni, hein? Donc, la production d'électricité ne doit pas être faite à partir d'hydroélectricité, selon le tableau.

M. Langlois (Pierre) : Non, non, c'est sûr, c'est sûr.

M. Traversy : Donc, il faut quand même...

M. Langlois (Pierre) : Nous, on est pas mal moins que ça. Mais, quand même, il faut comprendre que les fabricants automobiles, tu sais, si on regarde au niveau de la planète, quand je parle de 2 milliards de véhicules, ça ne sera pas au Québec. Donc, il faut regarder globalement aussi où on s'en va avec tout ça, là. Est-ce que ça a du sens de vouloir commercialiser des véhicules à 500 kilomètres d'autonomie avec une batterie pour 15 000 à 20 000 kilomètres par année? La réponse, c'est non.

M. Juteau (Sylvain) : Surtout qu'il y a une étude, récemment, qui dénote que 87 % des automobilistes pourraient prendre un véhicule actuel 100 % électrique avec 150 kilomètres d'autonomie, puis ça comble tous leurs besoins de transport, sauf le un ou deux voyages annuels, «road trips» annuels. Ça fait que, dès... Tu sais, il y a toujours...

Il y a un problème de perception, O.K.? Les gens, à cause qu'ils ne connaissent pas la technologie, ils pensent que ça leur prend une batterie de 500 kilomètres pour combler leurs besoins de transport. Mais on a de l'éducation à faire, puis le meilleur moyen, c'est qu'on ait le plus de véhicules possible, qu'on laisse les gens en conduire le plus possible puis avec les achats de groupe comme la Nissan Leaf, en rendant aussi les véhicules... en ayant plus de véhicules électriques usagés aussi pour que ceux qui ne peuvent pas s'acheter des véhicules neufs puissent avoir accès. Les gens vont réaliser : Aïe! Je fais rien que 50 kilomètres par jour, là. Je n'ai pas besoin d'avoir une batterie de 500 kilomètres. C'est du gaspillage de batterie, là. Tu ne t'en sers rien que de 10 %, là. Pourquoi tu aurais ça dans ta cour?

M. Langlois (Pierre) : C'est cher aussi.

M. Juteau (Sylvain) : Puis il y a un coût, puis il y a un coût environnemental, puis, malheureusement... Je veux dire, c'est sûr qu'il y a Elon Musk qui veut se rendre sur Mars puis il veut aller exploiter Mars, là, mais, sur la terre, là, il y a une limite finie de lithium, là, tu sais.

M. Traversy : Alors, je vous ramène au Québec.

M. Juteau (Sylvain) : Malheureusement, la planète est finie, là, elle est ronde puis elle est finie. Ça fait qu'il faut tenir compte de ça, il faut avoir cette vision-là.

M. Langlois (Pierre) : Il faut aller chercher le lithium sur Mars. Je n'avais pas pensé à ça.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Juteau (Sylvain) : Pourquoi tu penses qu'il veut aller sur Mars?

M. Traversy : Oui, ça serait bon que les batteries soient faites au Québec, ça polluerait moins aussi. Il y a quelque chose là-dedans. Plus on discute, plus on trouve des pistes, là, oui, oui, écoute...

Une voix : Ça serait beaucoup plus bas, les courbes, là.

M. Traversy : J'espère qu'il y a bien du monde qui nous écoutent présentement parce qu'on a quelque chose de prometteur. En tout cas, je sens qu'il y a un consensus autour de la table.

Rapidement, hydrogène, vraiment pas dans vos priorités. Vous voulez diminuer les crédits pour ce genre de voiture. C'est important de le mentionner.

M. Langlois (Pierre) : Écoutez, moi, j'ai publié le livre *Rouler sans pétrole* en 2008. J'ai un chapitre complet qui traite de l'hydrogène, pourquoi ça n'a aucun bon sens, O.K., pas juste au Québec, là, mais, au Québec, c'est pire que pire. Ça fait que, donc, je vous donne quatre livres, vous les distribuerez soit un par parti ou «whatever», là, pour que vous puissiez lire le chapitre sur l'hydrogène parce qu'en 10, 15 minutes je n'ai pas le temps de tout vous expliquer ça. Mais essentiellement c'est que l'hydrogène, c'est fait avec des carburants fossiles. Et puis, si on veut faire l'électrolyse de l'eau avec de l'électricité propre, là, on perd tellement d'énergie dans le cycle au lieu d'envoyer directement l'électricité dans la batterie... Pour faire l'électrolyse, on parle 25 %, 15 % pour le transport. Ensuite de ça, la pile à combustible, elle perd 50 % quand qu'on retransforme en électricité. Au bout de la ligne, ça prend trois fois plus d'électricité renouvelable, de l'électricité propre qu'on ne peut pas gaspiller, de l'énergie renouvelable, c'est précieux.

Donc, on ne peut pas dire : Oui, mais on va faire l'hydrogène sans gaz à effet de serre au Québec. Non, non, regarde, on va prendre trois fois plus d'électricité. Ce n'est pas du développement durable. Le développement durable, c'est de l'efficacité énergétique, pas prendre trois fois plus d'électricité pour faire la même chose, là. Donc, ça, tout est expliqué là-dedans.

M. Juteau (Sylvain) : Mais, si vous permettez, juste que je...

Le Président (M. Bérubé) : 15 secondes.

M. Juteau (Sylvain) : O.K. Au niveau de l'hydrogène, il y a peut-être des applications intéressantes, et ce n'est définitivement pas sur les véhicules individuels que c'est approprié. À titre d'exemple, il y a eu un projet pilote à la mine Raglan. Il y a une éolienne, puis là, bien, là-bas, il n'y a pas de réseau électrique, puis ils se servent de l'excédent d'énergie produite par l'éolienne puis ils la stockent sous forme d'hydrogène...

Le Président (M. Bérubé) : On doit malheureusement terminer maintenant.

M. Juteau (Sylvain) : ...

Le Président (M. Bérubé) : Merci beaucoup de votre présentation, mais les échanges pourront se poursuivre dans d'autres tribunes, j'en suis convaincu.

Alors, on termine ici, merci de votre contribution, et je vais suspendre...

Une voix : ...

Le Président (M. Bérubé) : Oh! excusez-moi, excusez-moi. Je suis complètement... Il m'en manquait un bout. On passe à la deuxième opposition, excusez-moi. C'est à votre tour, et c'est le député de Groulx.

M. Surprenant : Tout à fait. Merci, M. le Président, de ne pas m'oublier. Je n'avais pas parlé beaucoup jusqu'à maintenant, alors c'est peut-être la raison pour laquelle vous m'avez oublié.

Alors, bienvenue, messieurs. Je vous félicite d'abord pour votre mémoire et puis pour votre blogue également. Alors, c'est un centre d'intérêt pour les gens pour comprendre puis être à jour de ce qui se passe au niveau de l'électrification des transports.

Dans votre mémoire, à la page 4, vous faites état, là, du jeu de cartes que l'on a, et j'aime l'allusion au jeu de cartes que vous avez faite. On a de l'électricité en abondance. L'électricité, c'est propre, l'électricité, c'est bon marché, puis on évite également l'achat de pétrole à l'extérieur du territoire, ce qui est effectivement...

Une voix : Les quatre as.

M. Surprenant : ...les quatre as, qui est effectivement très bon au niveau de notre économie au niveau du PIB, puis Dieu sait qu'on en a besoin, de rééquilibrer les choses. Mais, en dehors du jeu de cartes, bien, il faut faire face à la réalité aussi.

Vous avez dit tantôt que les gens avaient peur de rester en panne lorsqu'ils utilisent leurs véhicules, de ne pas pouvoir le recharger, mais je ne pense pas que les gens ont tant peur de rester en panne qu'ils ont la crainte de devoir s'arrêter durant leur trajet pour devoir charger leur auto. C'est une perspective qui est différente. Alors, vous savez qu'on est dans une société où tout va de plus en plus vite, donc le temps est important pour les gens. Et c'est là que, lorsque les gens doivent arrêter, bien, c'est long, recharger une auto.

Alors donc, je pense que le problème, peut-être le voir autrement, c'est le temps de charge, qui est une perte de temps, et non pas la crainte que les gens ont de ne pas pouvoir se rendre à distance. Puis on sait qu'on ne peut pas, bien

souvent, se rendre à distance. Je faisais le calcul tantôt. Le groupe précédent disait qu'il y avait un faible impact au niveau des conditions climatiques l'hiver, qui faisait réduire l'autonomie des véhicules. Vous, vous parlez de 40 %, jusqu'à 40 % d'impact au niveau de l'autonomie pour l'hiver. Alors, moi, c'est 240 kilomètres, environ, que je fais. Donc, 40 %, 190 kilomètres, je dois charger sur une auto qui aurait une autonomie de 320 kilomètres. Donc, je ne peux pas me rendre avec ce qui se vend présentement, faire le trajet en hiver. Je prends un gros risque.

Donc, pour moi, c'est important, ça, cette perte potentielle de temps là. Puis je pense que, pour beaucoup de gens, je pense que le problème, il est là.

M. Langlois (Pierre) : Est-ce que vous voulez une réponse là-dessus?

M. Surprenant : Oui, allez-y.

M. Langlois (Pierre) : O.K., parce que, bon, il n'y a pas de problème, là, prenez une Volt. Avec une Volt, vous n'aurez pas besoin d'arrêter puis vous allez faire 90 % de vos kilomètres à l'électricité avec 85 kilomètres d'autonomie par jour. Ça dépend. Si vous êtes toujours sur l'autoroute, c'est une autre chose. Là, à ce moment-là, si vous faites beaucoup de kilométrage, vous pouvez faire une Tesla, vous n'aurez pas besoin d'arrêter non plus.

M. Surprenant : Bien, en fait, Tesla, j'aurais besoin d'arrêter, c'est 300 quelques kilomètres, et puis, à 40 % de perte dès l'hiver, j'aurais besoin d'arrêter pour m'en venir.

M. Langlois (Pierre) : Non, une Tesla, c'est 450 kilomètres, là.

M. Surprenant : Bon, mais, à tout événement, là où je veux en venir, c'est qu'au niveau de l'effort que l'on fait pour forcer, en quelque sorte, les gens à aller vers les véhicules électriques, parce qu'on a des ressources, l'électricité ici, est-ce qu'on ne fait pas fausse route, sans jeu de mots? Le véhicule hybride est peut-être plus adapté aux conditions du Québec, actuellement. Vous disiez vous-même qu'au niveau du lithium, si on augmentait le parc automobile, on arriverait à une autonomie, avec les batteries, de 160 kilomètres. On n'y arrive pas actuellement puis on ne connaît pas les technologies qui vont nous permettre de le faire éventuellement, d'y arriver. Donc, si on...

M. Langlois (Pierre) : ...

M. Surprenant : Je veux juste terminer mon préambule. Bien, en fait...

M. Langlois (Pierre) : ...

M. Surprenant : Oui, mais...

M. Langlois (Pierre) : Est-ce que vous parlez d'hybrides tout court...

M. Surprenant : Hybrides tout court.

M. Langlois (Pierre) : ...ou hybrides rechargeables?

M. Surprenant : Je vais y arriver. Ma question est que... Ne devrait-on pas orienter, à la place, pour le moment, les efforts sur les véhicules hybrides ou hybrides rechargeables, dites-le comme vous le voulez, mais au lieu d'aller sur des véhicules... puis de pousser sur les véhicules strictement électriques? Est-ce qu'on ne devrait pas plus encourager les gens avec du concret puis de l'efficacité pour eux autres puis, puis, en attendant, on va développer des sources d'énergie, et on pourra plus tard revenir au niveau du véhicule 100 % électrique? Donc, avoir plus d'avantages sur le véhicule hybride pour vraiment y aller sur cette transition-là. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Langlois (Pierre) : O.K. Bien, premièrement, dans trois ans, il va y avoir des chargeurs à 150 kilowatts. Donc, en 10 minutes, vous allez mettre 200 kilomètres d'autonomie ou 15 minutes, mettons, 200 kilomètres d'autonomie. Donc, ça va être trois fois plus vite que les bornes de recharge rapide actuelles. Ça, c'est dans trois ans.

M. Surprenant : ...

M. Langlois (Pierre) : Oui, mais on parle d'une loi qui va jusqu'en 2025. Il faut penser à l'avenir, là. Donc, c'est sûr que, maintenant, il y a certaines limitations. Si vous ne voulez pas ces limitations-là, vous prenez une Volt, puis vous n'arrêtez pas en chemin, puis, quand même, vous allez faire 80 %, 90 % des kilomètres à l'électricité, ce qui est beaucoup mieux qu'une hybride ordinaire, là.

Mais je peux comprendre, dans une période de transition, que l'hybride ordinaire, pour quelqu'un qui est en logement au troisième étage, qui ne peut pas brancher sa voiture, puisse être une solution temporaire, le temps qu'on installe évidemment les réseaux parce qu'il faut donner le temps aux réseaux de s'installer, là, c'est sûr.

• (12 h 30) •

M. Juteau (Sylvain) : C'est ça. Puis n'oubliez pas que 90 % des gens actuellement au Québec, ils font moins de 70 kilomètres par jour. Ça fait que, pour 90 % des gens, une voiture 100 % électrique ou une Volt, ça fait... il va rouler 100 % électrique pour son métro, boulot, dodo tout le temps. Puis, quand il va aller voir la belle-mère en Gaspésie, bien là, O.K., s'il a une 100 % électrique, il va devoir être un peu moins pressé. Mais n'oubliez pas qu'avec les bornes rapides on parle de 15, 20 minutes d'arrêt, O.K., le temps d'aller aux toilettes, le temps d'aller s'étirer, le temps d'aller faire ton Pokémon Go, O.K.? Puis là tu t'en vas voir la belle-mère. Tu n'es pas pressé, là, tu n'es pas supposé d'être pressé.

Le Président (M. Bérubé) : Comment vous écrivez «mère»? Est-ce que vous écrivez m-e-r sans trait d'union? Parce qu'elle est magnifique, la mer en Gaspésie.

M. Juteau (Sylvain) : La belle-maman, la belle-maman. Mais 90 % des gens aujourd'hui, O.K., une voiture 100 % électrique actuelle comble leurs besoins sans aucun problème, sans aucun stress. C'est sûr que, comme Pierre a dit, il y en a qui restent en appartement, on ne peut pas mettre de bornes de recharge, ils n'ont pas de stationnement désigné. On le voit, le problème à Montréal, il est... C'est pour ça qu'il y a un projet de mettre 1 000 bornes sur rue à Montréal, etc.

M. Langlois (Pierre) : Oui, puis avec les 150 kilowatts ça va aller plus vite.

M. Juteau (Sylvain) : Donc, moi, quand on me parle de voitures hybrides non branchables, bien, pour moi, c'est comme une voiture à essence dans le sens que la solution est disponible, la technologie est développée, il y a des millions d'exemplaires qui ont été vendus. Si on veut être un leader, c'est le développement qu'on doit se concentrer. Puis la voiture électrique, il y a beaucoup de démystification à faire. Puis je dis électrique, il y a aussi hybride rechargeable, comme la Volt, O.K.? Donc, c'est là qu'il faut se concentrer parce que ça comble, aujourd'hui, tous les besoins. 90 %, ils peuvent rouler avec une 100 % électrique.

M. Langlois (Pierre) : Juste une petite chose. En 2025, une Volt, ça va faire 110, 120 kilomètres sur la batterie. À 110, 120 au lieu de 85 présentement, on fait 95 % des kilomètres électriques, là, pour la très, très grande majorité des gens. Ça fait que ça veut dire : on va prendre 2, 3 % de carburant, parce que les moteurs vont consommer moins d'essence, 2, 3 % de carburant qu'une voiture normale puis on va pouvoir prendre des biocarburants de deuxième génération et plus de pétrole.

Le Président (M. Bérubé) : Merci pour cette très intéressante présentation. Mes excuses encore une fois à la deuxième opposition.

Alors, on va suspendre jusqu'à 14 heures, cet après-midi, deux autres groupes qu'on va rencontrer.

(Suspension de la séance à 12 h 33)

(Reprise à 14 h 1)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 104, Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

Cet après-midi, nous entendrons General Motors du Canada, suivi de Kia Canada.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de General Motors du Canada. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

General Motors du Canada ltée

M. Paterson (David) : Alors, merci. Bonjour, mesdames et messieurs. Je veux vous remercier de l'occasion de vous parler aujourd'hui. Mon nom est David Paterson, vice-président, Affaires publiques et environnement de General Motors du Canada, et je suis accompagné aujourd'hui par Tammy Giroux et Phil Petsinis, directeurs, Relations gouvernementales. Nous avons distribué quelques fiches et une copie de mes remarques en français. Nous avons l'intention de prendre la parole dans un mélange de l'anglais et français aujourd'hui, d'assurer que nous répondons précisément à vos questions.

First, I would love to start by acknowledging the Government of Québec's coordinated efforts to develop its advantage in clean electricity and to make progress in its fight against climate change. We've seen that in a series of initiatives, including your electrification strategy and cap and trade program. We appreciate that Bill 104 is a further step in that direction, focused on promoting the adoption of electric vehicles in Québec. At GM, we are already thinking and acting well beyond the need for electric vehicle mandates or regulation. We share your belief in the importance of taking action to reduce greenhouse gases and the important role that electrification can play in those efforts.

As you see in our first slide, General Motors has been the leader in plug-in vehicle sales in Québec's emerging electric vehicle markets since 2011, led by our Chevrolet Volt plug-in electric vehicle with extended range. Our company

has invested billions of dollars in developing and testing electric vehicle and battery technology to be appealing to our customers, and that investment continues today. GM dealers have also made considerable investments in electric vehicle tooling and training. Today, GM has the most extensive EV dealer network in Québec, with over 95% of Chevrolet dealers being EV certified, and they do a great job of educating prospective customers on electric vehicles.

I am pleased to say that we are seeing increasing consumer demand for our new second generation Chevrolet Volt, setting Québec and Canadian month-over-month sales records. We find that Québec consumers place a significant value on the Volt's electric vehicle range extender system, which alleviates range anxiety and associated safety concerns in cold weather, essentially through a backup onboard battery recharger. With its backup generator system to recharge the battery on the go, we believe that the Volt is especially suitable to Québec's winter weather and long distances.

GM is also set to build on our EV leadership with the upcoming introduction of the first affordable long range battery electric vehicle, which we call the Chevrolet Bolt EV — with a V — with over 300 kilometers of range, which many in the industry have commented on as being extremely significant, if not a game changer in this business. We believe both of these products, the Volt and the Bolt, will help accelerate the transition towards more electric vehicles on our roads, but we also have a realistic view on the time horizons for that transition.

The main point that I would hope to leave you with today is that the move to EV technology is happening. We are committed to building that market for the future with our long term view, but it's actually very difficult to regulate any form of changing technology. So, our advice, with respect to Bill 104, is that it's important to have adequate flexibilities and to pay close attention in particular to the implications for Québec auto dealers and the consumers that ultimately must pay for these products. Therefore, we'd like to offer a few specific comments with respect to Bill 104.

First and foremost, all of our experience tells us that the key driver of success for evolving technologies like electric vehicles is consumer demand. After all, it's the consumer that has to purchase an electric vehicle, which can be one of the largest purchases that they make in their life. And, if we're honest about it and we're looking at building this market, we have to recognize they have questions. And that's illustrated in our second slide. We know, from our considerable feedback work that we do from our early electric vehicle customers, that the first-time electric vehicle customers are concerned about the range of electric batteries, and Canadians in particular worry about how cold weather affects battery range and performance, as we know that cold weather can affect or reduce battery range by approximately 50%.

This is something that we are addressing with the Chevrolet Volt through its extended range backup system, and consumers are also concerned about the charging infrastructure or more specifically the lack of it. And even when they understand the charging options, they're concerned about pulling up to a charging location only to have to wait in line behind several others. They wonder about the higher upfront costs for electric vehicles and they have concerns about resale value and the longer term trends in this market.

These are significant issues that we're trying to tackle and that a regulation simply cannot address on its own. They need to be addressed by working together and, over time, to generate consumer demand, and to further develop the technology to meet mainstream consumer needs, and to reduce the cost for these vehicles so that they can stand alone in the marketplace in the future. Accordingly, we encourage you to maintain your consumer purchase incentives, as these remain essential at this time to offset the still higher cost of electric vehicle technology. And Québec also needs to accelerate, in our view, its support and expansion of charging infrastructure. In terms of priorities, infrastructure support, we believe, should be, number one to the home, where the vehicle spends most of its time, and, number two, at work, the second best opportunity to recharge. And this also promotes EV and charging technology knowledge with coworkers. And number three is public, a network of selected sites focused in, for instance, underground public parking and level 2 and 3 charging along travel corridors.

So, just as we need to recognize and address consumer concerns, we also need to acknowledge concerns that we hear from our dealers, and especially those in rural areas across Québec. Dealers know their customers and they know their needs. Our dealers will tell you that vehicle electrification is an excellent technology choice, especially for smaller vehicles in urban environments. But EV battery technology cannot practically electrify, at this point, larger vehicles like the pickup trucks that Quebeckers also need. So, dealers outside of Montréal and Québec City do worry that an overly rigid regulatory sale ratio could leave them with unreasonable financing and carrying costs for the EV's that they cannot realistically sell to their customers. So, they also worry that rigid ratios could restrict the access or ability to offer vehicles that do meet consumers' family and business needs.

So, to address this, Bill 104 and its regulations, we believe, need to include flexibility measures that should account for some of Québec's unique circumstances, for example, as I mentioned, your longer rural driving distances and the cold weather realities of Canada. We have a few recommendations in this regard for the committee.

First, one of the flexibility measures that the Northeast States provided was offering five years or more of early action credits to smooth the introduction of new electric vehicle sales quotas. And these early action credits encourage other manufacturers and their dealers to introduce more EV's and it also recognizes those that acted early on the Government's original electrification strategy. Bill 104 only provides two years of early action credits, and we would like to see five years, as was provided in other jurisdictions in North America.

• (14 h 10) •

A second flexibility considered is to insure that you don't limit credits for the kinds of EV's that Quebeckers are most likely to purchase. In Québec, the Chevrolet Volt, along with other plug-in hybrid EVs, has been the product reference for good reasons, it addresses range anxiety in cold weather. California, on the other hand, having significantly warmer climate that doesn't reduce battery range, has established a requirement to sell a minimum number of pure battery electric vehicles and limits the ability to count plug-in hybrid EVs under their regulation. Given Québec's colder winters, we'd hope that the province would not limit the credits for a type of plug-in electric vehicle that meets a large number of Quebeckers' needs.

And finally we would encourage the committee to build in a frequent review period for the legislation and regulations to ensure that you keep up with fast changing technology. California has recognized this. It's worth noting that their regulations have been modified numerous times when it became evident that there was no pathway to compliance for any of the participants. We recommend a review every two or three years.

In conclusion, General Motors is very proud to be the sales' leader of EVs in Québec. We intend to maintain that role with the introduction of our Chevrolet Bolt EV, a 300 kilometer range electric vehicle, and we're looking out to the future of the EV market. We see this as a marathon, not a sprint, and we need to work together to make this successful.

So, as you consider Bill 104, we encourage you to focus on addressing practical consumer adoption issues, including the ongoing provision of meaningful consumer purchase incentives. We encourage you to continue expending Québec's recharging network with particular focus at home and at work, charging capability, and we encourage you to ensure that the Law 104 has sufficient flexibility and frequent enough reviews to avoid unintended consequences for consumers and for dealers, especially if consumer adoption rates come out of step with the sale ratios that you're establishing in this legislation.

For our part, we intend to continue developing and investing as we have been on this technology, to look well beyond regulations, to be committed to this technology. And, with that, we would be happy to addressing questions.

Le Président (M. Bérubé) : Je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, madame. Bonjour, messieurs. Merci beaucoup pour votre présentation aujourd'hui ainsi que votre mémoire. Je vais commencer d'abord pour quand même reconnaître et féliciter General Motors pour le travail qui est fait au Québec en matière de développement du véhicule électrique. Il faut le dire, les Québécoises et les Québécois aiment beaucoup la Chevrolet Volt. Et je peux vous dire qu'en plus de ça depuis ma visite à Warren, la semaine dernière... puis encore une fois je dois vous remercier parce que ça a été très impressionnant de voir votre centre de recherche près de Détroit. Et particulièrement j'ai eu le privilège d'essayer la nouvelle Bolt et je dois vous dire que, depuis jeudi, je reçois beaucoup de demandes et beaucoup de : Comment ça a été? Et je sens qu'il y a déjà beaucoup d'anticipation au Québec pour ce véhicule-là, qui offre une autonomie d'autour de 320 kilomètres. Bref, il y a quand même quelque chose à saluer de l'effort du développement que General Motors a fait dans la filière du véhicule électrique.

Reste que, depuis les trois derniers jours, là, qu'on a des auditions, on entend quand même... Sur la question de l'offre du véhicule électrique, on nous dit... On a beaucoup de groupes qui sont venus ici nous dire — puis ça, c'est quelque chose, on en a même discuté à plusieurs reprises — qu'il y a une demande importante au Québec pour des véhicules, soit des hybrides rechargeables ou des électriques, et que cette demande-là n'est pas comblée malgré tous les efforts qui sont faits. On a vu que, si on met tous les véhicules électriques disponibles en inventaire au Québec, on est arrivé à un chiffre de 205 véhicules. Et, en même temps qu'on a ce chiffre-là, on vient d'entendre dans les médias... Grand bruit a été fait d'un achat groupé qui vient d'être complété pour la Nissan Leaf, qui venait d'aller chercher 3 700 adeptes, là, 3 700 Québécoises et Québécois qui sont prêts à acheter une Nissan Leaf, là, tout de suite.

Alors, j'aimerais bien vous entendre parce qu'on semble avoir deux discours, là, qui s'affrontent sur le fait que, d'un côté, il y a un discours qui dit : Bien, la demande n'est pas tout à fait là, puis, de l'autre côté, bien, on entend tout le contraire, vraiment, là. Puis la demande est là. Il y a un désir véritable des Québécoises et des Québécois d'acheter plus de véhicules électriques, ou des branchables, ou des hybrides rechargeables.

Alors, comment vous réconciliez, là, cette perception, là, qu'on n'a pas... parce qu'encore une fois ce que j'apprécie de votre approche, c'est une approche de collaboration, c'est une approche de développement. Vous êtes déjà le leader au Québec, mais on sent qu'on pourrait faire beaucoup plus, d'où notamment le projet de loi n° 104.

M. Paterson (David) : Sure. Thank you. I'll explain in English if I can. The first thing is that, as we said, we have invested in this technology we brought forward into the marketplace with a high focus on making sure that, if we are going to be successful in growing this market not just in Québec, but we look globally in terms of this... that we make sure that consumers and their specific needs are addressed. And what I would say is that, to date, we have been pleased that every customer that has come to General Motors looking for a vehicle has been able to order one and we have been able to deliver one. And we see that there are certain trends, cities... Montréal and Québec are going to be, in our view, the areas where you're going to have the most uptakes. When you are in a more rural area, where there is more dependency on pick-up trucks and larger vehicles, you will have less.

We have tried to address some of the customer concerns with a range extension in the Chevrolet Volt and now with a battery that will have 320 kilometers, but we are concerned about aspects like cold weather and making sure that we don't disappoint our customers because, if I have to draw an analogy, it's Olympics time, we're all kind of in a sprint here and, if we consume all of our energy right up front, and push it out, and overspend that, we could lose the race.

So, there is a pace that balances infrastructures, technology availability and consumer education and adoption capability. And so, our commitment is to be there for our consumers with these vehicles. And we work closely with our dealers. I mentioned dealers in my remarks because I know that you have heard, in the last couple of days, that it's important to recognize that the dealer is the first purchaser of these vehicles, and they are financing them, they are making large investment on the expectation that they will be able to sell these vehicles.

We have seen, in a number of other areas of the world, times when the vehicle didn't sell. And we've had to either clear them out with low cost discounts, or whatever, where there just wasn't the demand coming forward. And so, there is always this challenge of meeting demand. I am thrilled to hear that there are large orders that are coming forward.

That's great news. And there is a different approach when... with a fleet type of purchase than there is with providing supply through local dealers.

But, by and large, we feel that we have been able to meet the demand that we have seen. We have overspent on promotion, and advertising, and the like for these vehicles because there is an educational aspect that goes with it. But, like all new technologies, it's better to work these things together. It's our view. That's where the experience shows that we have the best results.

We appreciate you made the decision moving forward with this bill. As I say, we try and look beyond regulations. We're in this game to stay and what we just want to make sure is that, if there is going to be an intervention in the market to fix a ratio, that we have the flexibility to not scare off our customers. We would love to see lots more customers over time. We need time to bring the technology forward, bring down the costs. You've heard various committee groups talk about the cost of the vehicles, so there is some practical realities that we're working through there. But we've demonstrated... Now, I think that you have seen directly, we're willing to make the investment. And I'd just say : You will hear us at General Motors. Every time we talk, we say : The world is changing, and the automotive world incredibly. This is an industry that is going through massive disruption, and we see it in four areas. It's going electric, it's going connected, it's going autonomous and it's going shared.

And I would just add one more thing you might want to consider too. It's that the movement of the shared economy, the ability to call up a vehicle either on your smart phone or, for instance, have a fleet of electric vehicles in your condo, this is a business that we are building in General Motors. We call it Maven, and they essentially work with condo owners to put fleets of vehicles, and so you don't have to own a car in a city, but you could have access to a car. And so, in that sense, you know, all of a sudden, you are getting not just vehicle that are going to individual owners that will drive that vehicle 5% of the day, you are getting a vehicle that's now is going to be driven 50% of the day or 80% of the day. And what your objective is is twofold to reduce carbon dioxide and see more electronic spent in this province. That's a great way to actually accelerate the things that you are doing.

• (14 h 20) •

M. Heurtel : Alors, justement, bon, mais, sur la question de l'autopartage... puis je crois que... et c'est le but, notamment, de ce type de consultation, c'est d'avoir justement un dialogue constructif, et de voir justement comment la réglementation peut être améliorée ou peut mieux refléter la réalité sur le terrain, et d'avoir les commentaires de l'ensemble des intervenants dans ce dossier.

Moi, il y a trois points en particulier. Justement, l'autopartage, ça faisait partie parce que je sais... Bon, encore une fois, vous avez investi dans une application qui s'appelle Maven. L'autopartage... Puis vous n'êtes pas le seul constructeur automobile à développer davantage dans ce créneau-là. Je vais vous donner les trois questions, et vous pourrez répondre.

Un, bon, comment la réglementation, puis c'est prévu, là... Puis, comme vous le savez, le point de départ, pour nous, c'est la réglementation californienne, pas pour dire qu'on va faire nécessairement un copier-coller, mais c'est le point de départ pour notre réflexion. Comment reconnaître, dans le système de crédits, de façon adéquate les investissements dans des systèmes d'autopartage? Deuxièmement, quand vous parlez d'étendre la période de crédits reconnus avant 2018, là, on propose deux ans, vous proposez cinq ans. Là, ça veut dire de revenir à 2013. Est-ce que ça ferait vraiment une grande différence, parce que les ventes, si on parle des ventes 2012-2013, est-ce qu'on parle vraiment d'une grande différence? Et finalement, quand vous proposez une révision régulière de la réglementation, ça veut dire quoi, une révision régulière? Ça veut dire aux six mois? Un an? Deux ans?

M. Paterson (David) : Sure. Well, I'll take those in reverse order. So, on review, we suggested every two years. And just my experience with other forms of legislation and what have you... I think review periods you want to have, you can't be constantly in review committee, but, at the same time, with technology that is changing quickly, I think there's an honour to make sure that you have the ability to amend. And our experience in California has been that California has had to recut its numbers on a regular basis because, while they were aggressive, and we all feel good that we have aggressive regulations at the start, if no one can meet the numbers, everybody fails. And so, there is, especially in new technology, it's not just automotive technology, but any new technology, I think you have to find... we all have to find flexibilities to be able to adapt as they change.

We are an industry that has been massively disrupted. Car sharing is just one aspect of it. You know, we talk about the new entrance in the auto industry like Tesla, we talk about Uber, we talk about Lyft, we've actually made a big endorsement in Lyft, and so we need to watch as these changes take place.

We are hearing in the news today that more and more companies are coming forward, as we would at General Motors, to say that self driving vehicle are going to be on the road a lot faster than people recognize. That will also change the game in many kinds of ways. And so, we could be sitting here four years from now, and the whole world would have changed. And so, I will just say that, you know, you know better in terms of what you can manage on those things, but, because it's a technology area, I would watch the review.

On advanced products, you've brought in the electrification strategy, a new challenge, this is an industry to bring forward vehicles. We did, at General Motors, and we are the leader in this industry. We've brought some vehicles here, to this market, that sold relatively well, and we've met all our customers' needs, and we want to grow on that. We just feel we should be recognized for that. And when we've seen that the five-year period that was introduced in the Northeast States was sort of the standard, that caught our attention that we were only at two.

So, Phil may want to jump on now. I'll just finish up with one other aspect in how does the California credits system... Well, let me turn it over to Phil, and you jump, and then I'll come back on that. I think you can just talk.

M. Petsinis (Phil) : O.K. Yes, with regards to the early action credits, Québec has done a fabulous job in leading in Canada and, in fact, leads even all the Northeast States in adoption of almost 0,9 % to 1 %, almost 1 %, leading all of Canada and virtually every Northeast States. But, as we move from a 1 % of sales, EVs, the regulation is trying to strive for 3,5 %, 4,5 % in the early years. It's quite a shift. And so, the early action credit systems these other Northeast States introduced as part of their transition were important to help go through that very dramatic change to give enough credits in the market to allow all participants to practically comply.

And the other additional factor there is that, as a vehicle manufacturer introduces a vehicle, you typically see, like we just reintroduced the new Chevrolet Volt... sales are very high in the early stage and then taper off. So, our ability to comply as industry with our new products will vary year to year, and having some type of a credit balance allows the flexibility to manage through those year to year changes that you will see as we are ramping up. So, that is important too.

And, on the issue of the shared-vehicle emergence through our Maven and other platforms, it's an excellent place to put EVs, to educate consumers on using them in a short-term period, increase the utilization of those vehicles as well. You just need to make sure that... As in California, they adopted a... the way they count the vehicles that enter the credit system is when we sell those vehicles wholesale to our dealer. That is the transaction that we manage. You just need to make sure that, in the case of, say, Maven, those vehicles may actually stay within the ownership of General Motors of Canada while they're in that shared platform, and so you just need to have provisions, within the legislation or regulation, that will allow us to count those as being included in the market as well. Otherwise, it might be an inhibitor to going down that road. And, as David pointed out, a shared vehicle that's utilized to a greater extent not only gets EVs in the market, helps in the education of consumers, but it has a significant multiplier effect on the greenhouse gas reduction.

M. Paterson (David) : It's something we often have to say and remind people and it's a big part of how we're thinking of disrupting our own business model today, it's that, if you fundamentally recognize that the average person who owns a car has that car sitting in the driveway or at work 95 % of the time, and it's one of the biggest assets that you buy in your life, it's not a particularly high utilization of that asset. Now, car sharing, you know, whether it's in a Uber fleet and other places, a Lyft fleet, or whether it's in a company-managed fleet that works with condos, for example, or other forms like that, really can up that ratio. And that's not bad for the auto industry either because we'll have to replace the vehicles over time as well. But you get fewer vehicles on the road and you get fewer greenhouse gases.

Le Président (M. Bérubé) : C'est tout le temps dont on disposait pour ce bloc. On poursuit avec le représentant de l'opposition officielle, le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, messieurs dame, pour la présentation de ce mémoire, très apprécié. Vous dire tout d'abord d'entrée de jeu à quel point nous aussi, du côté de l'opposition officielle, nous reconnaissons les efforts de General Motors pour contribuer à sa façon à faciliter l'électrification des transports au Québec ou du moins d'embarquer à pieds joints dans cette transition énergétique. J'ai regardé vos documents avec plaisir et je peux vous dire effectivement que la Volt est un excellent véhicule, et que j'ai des très bons liens avec le Chevrolet Terrebonne Grenier, et que, jusqu'à présent, je suis très satisfait, donc, de cet achat. Et évidemment j'encourage les gens à l'essayer.

Ceci étant dit, je voulais vous poser quelques questions suite à l'intervention aussi de plusieurs groupes autour de la table qui semblent avoir, donc, des questionnements par rapport à certaines actions de l'industrie. Et je suis très content de l'échange que vous avez eu avec le ministre parce que vous démontrez une ouverture considérable au projet de loi actuel sur les... zéro émission. C'est-à-dire que vous reconnaissez la pertinence, vous avez des inquiétudes tout à fait compréhensibles, légitimes, et vous essayez de trouver des pistes de solution pour voir comment le projet peut réussir à les diminuer. Donc, il n'y a pas une fermeture définitive, et j'apprécie beaucoup.

Vous avez commencé tout à l'heure votre introduction en parlant de l'importance des communications, de la pédagogie et de la formation de la population concernant les véhicules électriques. J'ai vu quelques publicités que vous avez faites, et je trouve que c'est extraordinaire. J'espère que plusieurs imiteront votre exemple pour mettre en valeur ce genre de véhicules électriques et d'en favoriser, donc, la promotion au niveau de la population du Québec. Est-ce que vous pensez que le gouvernement a également un rôle à jouer là-dessus? Et, si oui, de quelle façon?

• (14 h 30) •

M. Paterson (David) : I would say that, again, these things are best done working together. One of the clear rules that governments, not just here, in Québec, but everywhere, have is in building the charging infrastructures. And, frankly, as we look at the current basis of charging infrastructures in Québec, you have a good start but a long way to go. If we want to try and improve the size of this market, we're going to have to continue to improve the size of the charging availability as well. And there is some education to be done there as well in terms of how charging works, how fast charging works and the availability. I think frankly technology is going to help us a lot in this as we simply could look on a smart phone and find out where charging capabilities are. So, that's a big area.

But I would start, and the reason I very consciously put that slide up that shows the questions that people are asking, I think that's what we... You know, anytime you're trying to sell a product in the market place, it really helps to think about your customer and the more that we can answer those questions. Those are the questions that real customers tell us are on their minds because we are trying to convert people that haven't experience this technology into potential customers. So, anything that we can do from an educational point of view and that area, we would be supportive of doing. We're trying to do that in some of our traditional advertising, but we spend a lot of time in drive programs to get people to actually test the technology.

One of your committee members tested some of the technology last week, and there is no better way to really experience it and to learn about it. And just to see a little thing like a paddle on the side of the wheel that allows you to actually recharge your battery as you're going through braking, and how obsessive it becomes to start using that instead of your brake... These are our little adaptations and changes in the technology, but the fact of that is an interesting thing that actually gets people quite intrigued in the technology. And I can't speak for our competitors, but there is lots of good technology out there. There is a great story to tell, we should tell it together.

M. Traversy : Et donc je comprends que, donc, dans cette tentative de répondre à toutes ces interrogations tout à fait légitimes, une action, quelle qu'elle soit, du gouvernement à l'égard de la clarification de ce que l'utilisation de véhicule électrique peut apporter comme avantages serait la bienvenue. Évidemment, du côté de l'industrie, il y a toujours encore des efforts à faire, mais il y a déjà, donc, quelques actions qui sont faites sur le terrain. On espère que ça... Il y a peut-être l'exemple que l'État puisse donner aussi l'inspiration et la motivation aux autres pour continuer.

Vous dire que je suis d'accord aussi avec vous concernant des examens réguliers, donc de voir à trouver une période avec laquelle... avec l'évolution de la technologie on puisse donc être capables de se reposer des questions pour voir où on en est rendus. Pour le laps de temps, c'est sûr que des discussions peuvent avoir lieu, mais je pense que le principe est bon et qu'il est vrai que la technologie évolue très vite.

J'aimerais vous parler d'un autre dossier qui concerne les inventaires. Ça a été un enjeu très, très discuté autour de cette table. Le ministre en a parlé un peu tout à l'heure. Il y a quelque chose qui m'intrigue au Québec. Est-il possible d'avoir l'inventaire des voitures électriques hybrides branchables d'un concessionnaire ou plutôt d'un constructeur sur le territoire québécois? J'ai vu des tentatives de groupes pour tenter d'avoir l'heure juste, et, à chaque fois, c'est des extrapolations, c'est des estimations. Il semble que, dans d'autres États, l'information est plus facile. Et ça viendrait peut-être déboulonner cette espèce de dualité où on dit : Bien, on a une offre. L'auto est offerte par tel, tel, tel constructeur, mais elle n'est peut-être pas disponible sur le terrain. Cette transparence ou cette clarté pourrait peut-être réussir à briser, justement, cette ambiguïté. Est-ce qu'il y a des réflexions en ce genre qui sont en cours présentement avec General Motors?

M. Paterson (David) : Yes. The one thing I would suggest is that... I often talk about this issue and I'm glad that you've had an opportunity to meet with the dealers' association and understand the relationship between manufacturers, the dealers and then customers. And you'll appreciate that it's the dealer that is effectively the first customer taking a risk on purchasing the vehicle to have it available on the floor. And it's standard practice in our industry that they will take a look at the type of demand that they've had so that they can make orders to have the vehicles that are there.

Sometimes, there are changes in that pipeline because we'll have a new vehicle introduction. For example, we're introducing our Chevrolet Bolt, and it'll come into the market, be available for sale here next year, but it will be constrained at first because we're only starting up the factory and getting things moving.

So, sometimes, there are challenges in that area, but car sales are not like going in buying in blue jeans. It's not like you can walk in and you can see the shelves stacked with any number of different sizes and colors and go in and do that. It's an extremely expensive item that, in defense of our dealers, they have to finance. And so they're paying from the factory for a very expensive product, and then they take the risk as to whether or not they can sell that. And so a dealer in Saint-Jean is going to have a different pipeline, in terms of demand purchases of these EVs, than someone in Montréal.

And so, overall, inventories and sharing data, I'm always for making sure that we have good data. That's something that we should do.

Le Président (M. Bérubé) : 1 min 50 s.

M. Traversy : Écoutez, merci beaucoup pour cette réponse quand même assez claire. Je vois la bonne volonté de votre côté pour pouvoir y parvenir. Je comprends qu'il y a des difficultés. Je pense qu'elles ne sont peut-être pas insurmontables. J'ai compris qu'ailleurs, notamment aux États-Unis, ce genre d'information peut être disponible. Évidemment, les modèles ne sont pas exactement les mêmes qu'au Québec ou au Canada, mais je pense que c'est possible d'avoir un peu plus de transparence de ce côté. En tout cas, je pense que ça aiderait pour le débat.

Vous dire aussi à quel point je pense qu'il est important de reconnaître les hybrides rechargeables dans le cadre du projet de loi actuel. Et je profiterais du temps qu'il me reste pour vous poser une petite question. J'ai vu que vous étiez très ouvert à avoir, donc, de l'aide de tous les paliers du gouvernement. Je profite de la présence de General Motors Canada pour savoir s'il y a des démarches pour convaincre le gouvernement fédéral de faire sa juste part dans l'électrification des transports, du territoire à la fois du Québec, mais aussi de l'ensemble du Canada parce que vous comprenez que c'est un enjeu qui touche particulièrement le Québec et que nous aimerions aussi voir un intérêt de la part de ce palier.

M. Paterson (David) : Sure, I have occasions and opportunities to talk with the federal Government all the time. I think there's great interest in making sure that Québec has more than its share of good infrastructure support and the likes, from the perceptions that I've had. But it's something I... I'd say the same thing as I've said to you, it's that we need to make this mix between delivery of infrastructure, delivery of product and the development of product because this technology is not done yet — I mean, we have a lot of investment and technology work to change batteries to bring down the cost so that this can be a truly mainstream product, so we're early stages in this technology — and then, of course, the customer.

The one thing I would say too, and it's a little off question, but I should have mentioned it when we're talking about infrastructure, you have a real advantage here in Québec hydro. And, you know, the fact that you have that ability

to come right to the customer, and all that, is something that, I think, is a real advantage for this province. And I think working with the federal Government to focus on infrastructure, but also working with the industry, would be good.

Le Président (M. Bérubé) : ...compléter ce bloc. Et on poursuit avec la deuxième opposition avec le député de Groulx. Et, pour votre information, le comté de Groulx compte une ville que GM connaît bien : Sainte-Thérèse. Alors, la parole est à lui.

M. Surprenant : En fait, M. le Président, je vais corriger le tir, c'est Boisbriand.

Le Président (M. Bérubé) : Ah! Boisbriand. On disait Sainte-Thérèse à l'époque, mais Boisbriand.

M. Surprenant : Oui, mais effectivement Boisbriand. Alors, Boisbriand, évidemment, vous savez qu'il y avait une usine importante, là, pour GM, pour la région, en fait, là, une usine de General Motors. Alors, l'usine est partie il y a de nombreuses années, mais, en fait, on a un centre local de développement économique qui a très bien réagi à la situation. Ils ont fait des efforts herculéens pour remettre l'économie sur ses rails, de sorte qu'aujourd'hui on a quand même des joueurs qui sont de vos fournisseurs. Hier, j'ai eu le plaisir de visiter l'entreprise Raufoss, une entreprise qui fabrique des pièces de suspension, et on me disait que, depuis quelque temps, ils ont maintenant GM. Ils fournissent des pièces pour les Cadillac. Alors donc, je suis content des relations qui continuent d'opérer au niveau, là, de l'automobile, notre région et puis l'entreprise que vous dirigez.

Alors, maintenant au niveau de mes questions, vous dites, dans votre mémoire, que le «key driver of success for evolving technologies like electric vehicles is consumer demand». Dans votre document que vous nous avez également remis ici, vous faites état que les gens se questionnent encore : Est-ce la technologie d'aujourd'hui puis à quelle distance peut-il aller?

• (14 h 40) •

Le gouvernement, dans ses efforts, veut vraiment aller vers l'électrification des véhicules, et puis l'électrification, disons, exclusive. Il y a actuellement des véhicules qui sont des hybrides. Vous êtes un des vendeurs avec la Volt au niveau des hybrides. Et puis ma perception, c'est que les gens, actuellement, bien qu'ils soient enclins à espérer pouvoir avoir des véhicules électriques, entièrement électriques, ne sont pas confiants encore tout à fait mais sont surtout pressés. Les gens pourraient faire le voyage, disons, Montréal-Québec en arrêtant et poursuivre... surtout en hiver à cause des conditions. C'est plus énergivore au niveau de l'électricité. Et donc les gens ne pourraient pas le faire d'un coup. Mais les gens, ce n'est pas ça qu'ils veulent. Les gens, ce qu'ils veulent, c'est le faire d'un coup, et donc le temps, pour eux, est plus important que l'arrêt qu'ils vont faire, où ils vont être sécurisés, ils vont pouvoir se rendre, après ça, à distance.

Alors, le gouvernement met l'emphase actuellement sur les véhicules électriques. Il y a des rabais importants, on parle de 8 000 \$. Les hybrides, on parle de 3 000 \$, 3 500 \$ de subvention qui est accordée. Qu'est-ce que vous pensez de ça? Est-ce qu'on ne va pas trop vite actuellement vers une solution où on n'est pas prêts au niveau de la batterie? Est-ce qu'on ne devrait pas mettre l'emphase, actuellement, sur augmenter peut-être les subventions aux véhicules hybrides et pour inciter les gens à acheter des véhicules hybrides, avec la conséquence où la plupart vont s'en servir exclusivement pour la portion électrique, mais ils vont avoir cette sécurité-là, surtout, que ça va pouvoir aller vite, le trajet qu'ils ont à faire sans faire d'arrêt?

Qu'est-ce que vous pensez de la position qui est prise, puis peut-être que ça pourrait être pris pour...

M. Paterson (David) : First of all, just one sort of technical aspect is that the Chevrolet Bolt is actually an all electric vehicle, always drives on the battery. What is has is a generator on board that, when the battery reduces, will kick in. It's a gasoline generator and it recharges the battery as it's driving. So, it's really an electric vehicle, not a hybrid. And I guess this may be kind of small differences, but, in the industry, and particularly when you're dealing with regulations and whatever, these differences do get picked up in those aspects.

But to your main question, in terms of range, I think your question just underscores the fact that we are in an early stage of this technology, in our view. We are taking the long run that we think the future is going to be electric and that it will be a growing portion. But some of the main technological change that really needs to take place is batteries. We know how to make the electric drive, and all that. It's the same electric drive as a hydrogen fuel cell vehicle has in terms... We just need to be able to take batteries, store the electricity and get more longevity. And we've seen huge improvements in those areas, but... and we are pleased that we'll be the first company out with a vehicle that has an excess of 300 kilometers, 320 kilometers. And so, within the world of EVs, that's often been cited by others as being a real game changer in getting to that range.

But one of the things that I think Quebecers do, and our experience tell us, is that, if you get up in a really cold winter morning... Batteries like to be at the same temperature as we do, about 20° C, but, if it's really, really cold, that battery, which you are expecting to get 300 kilometers on, could go to half. And if it's really, really hot, the air conditioning system has to kick in and draw a lot of that battery as well.

So, what we are working on is extremely advanced technology to be able to utilize that energy as effectively as we can without trade-offs, trade-offs in weight and mass as well. And so, right now, the practical electric vehicle is a smaller vehicle that... the outreach of range on batteries right now is what we'll deliver in the Chevrolet Bolt, 320 kilometers. But it will progress. We'll continue to make advances, we'll continue to look at battery chemistry because batteries, it's actually more about chemistry than it is anything else. And so, we continue to take a look at that and how that energy is delivered.

So, I really think you have to think of this as an important technology. It's obviously wonderful for Québec because of your advantage in electricity, but you need to find the right balance so that you don't expend all of your Olympic energy in the first part of the race. I think you need to keep that balance.

And, for us... I keep coming back to it, but my biggest worry is really our dealers. If we end up with a regulation that forces too much technology onto them at a time when the market isn't ready for it, those consumers don't answer those questions fast enough, then we go too hard. But what's even more worrisome is... I don't want to turn off those consumers. Those consumers are the ones that we need to have for the long term. So, we need to answer their questions, we need to communicate about the advances that are there and we need to provide them a product that has no excuses, and that's what we're trying to do. So, we did that with the Volt, with the backup battery, so that they are the backup charger, so that they can get 600 kilometers of range, and they could go to Ottawa and back and they'd be happy. And so, that's a temporary transition, but it happens to be an excellent...

Le Président (M. Bérubé) : Merci pour votre contribution. Ça met fin à nos échanges.
Je vais suspendre quelques instants, le temps de laisser place à Kia Canada de prendre place.

(Suspension de la séance à 14 h 46)

(Reprise à 14 h 48)

Le Président (M. Bérubé) : Alors, je souhaite la bienvenue aux représentants de Kia Canada. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Et, juste avant de vous donner la parole, vous indiquer qu'à 15 heures pile vous allez entendre un bruit, une déflagration qui est liée aux travaux qu'on à l'extérieur. Donc, on vous en avertit. Mais maintenant la parole est à vous.

Kia Canada

M. Lancaster (Ted) : Merci, M. le Président. M. le ministre, membres du comité, je m'appelle Ted Lancaster. Je suis vice-président et COO de Kia Canada. Avec moi, c'est George Bousioutis, Government Affairs Manager, et Serge Beaudoin, concessionnaire Kia Ste-Foy, aussi à Québec. Pour vos oreilles, parce que mon français n'est pas parfait, je demanderais de parler en anglais, s'il vous plaît. Mr. Bousioutis is fully bilingual and can answer any questions «en français», if you wish.

We welcome the opportunity to speak to you today on Bill 104, An Act to increase the number of zero-emission motor vehicles in Québec in order to reduce greenhouse gas and other pollutant emissions, in front of you, here, at the National Assembly.

• (14 h 50) •

First and foremost, we would like to give credit to the Québec Government for making the environment a top priority. This is something that we all share at Kia Canada because our families and future generations will benefit from the efforts here today. We hope our comments will assist the members in the deliberation in order to achieve the bill's objective, which is to reduce greenhouse gases without penalizing manufacturers and dealers, but also to allow consumers the ability to choose adoption of zero-emission vehicles as well as low-emission vehicles. Members should keep in mind that we make a significant investment in research and development manufacturing, and we are fully vested in selling and increasing the sale of zero-emission vehicles here in Québec.

First off, let me tell you a little bit about Kia Canada. Kia Canada was founded in 1999 and is a subsidiary of the Kia Motor Corporation. We sell and service high-class vehicles, including the Soul EV, the Optima Hybrid and the Optima plug-in Hybrid. We have 189 dealers nationally and 61 dealers here, in the Province of Québec. We employ 14 employees here, in the province, in Montréal, we have a state-of-the-art training centre, which is where we do our training on our plug-in hybrid vehicles as well as our Soul EV. Our brand slogan, *The Power to Surprise*, represents our global commitment to surprise and delight people with our existing and inspiring innovations and technologies that go beyond expectations.

We appreciate the various efforts that have been put forward by the Province of Québec and the Québec Government when it comes to the sale and adoption of zero-emission vehicles. We recognize Québec as the number one province in Canada for this, as well as, globally, a leader. We want to give kudos to the Government for managing the incentives that are already in place and we believe that these incentives, along with education and infrastructure, are why Quebecers lead in EVs.

Kia is pleased to report that Soul EV sales began in October of 2014, and we sold 110 units of the introductory model. We are aware that demand was higher than supply, so we made a quick adjustment this year, increasing 800 %, to 850 vehicles supplied across Canada. In addition to the introduction of the Soul EV in 2014, we also want to achieve better understanding of the EV market and, as a result, we joined Electric Mobility Canada, whose mission is to support the efforts of the members in adoption of electric mobility throughout Canada. M. Bousioutis, in fact, was recently elected to the board of EMC, showcasing our commitment to the EV technology across the country.

Our commitment continues as it's been recently reported that Kia will be launching many green models through 2020, which could place Kia among global leaders in the electric vehicle segment. Those models will include a multiple

technology base of hybrids, plug-in hybrids, electric vehicles, hydrogen fuel-cell, like the Kia Niro, which made its Canadian debut both in Toronto and Québec City. The Niro will be followed by a plug-in version as well. We also introduced the new Optima Hybrid electric vehicle and plug-in Hybrid earlier this year in Vancouver. And we are making large multi-billion dollar investments during a very difficult period, when, right now in Canada, gas prices are the lowest they've been since 2008.

Also, green car sales, which concern us, are down in the U.S. and in Europe. And we hope to make profits in this eco-friendly area by the year 2020, although it has been challenging. That's why we spread our investments out across multiple technologies. We define electric vehicles to include the PHEV-HEV, battery electric vehicle and fuel-cell. And Bill 104 could simply be improved by including HEV and PHEV, as they are important part of greenhouse gas reduction.

Furthermore, all these types of engines have their benefits and limitations. However, by providing consumers with options and product availability, it will allow for greater acceptance and penetration into the market of these green technologies, and we encourage Québec to support those same green technologies. That's why we welcome the 2030 Québec energy policy proposal, which will establish a network of multi-fuel stations offering gasoline biofuels, natural fuels, natural gas, propane, electricity and hydrogen throughout the province. We recommend all governments and encourage them to develop their charging infrastructure, particularly for workplace and DC charging, as that is a key to expanding zero-emission vehicle sales.

Kia is always looking to ways to partner and help with new technologies, particularly electric vehicles. We believe that more can be accomplished working collaboratively than by having a rigorous structure with penalties, like a ZEV mandate. Therefore, ZEV mandate, as proposed in Bill 104, is not required to enhance acceptance or demand of electric vehicles by the public. Our company has experienced in jurisdictions with ZEV mandates, and these come with more pain than benefits for companies and consumers. Québec is a market leader in the sale of EVs. Such legislation is really unnecessary. Half of Kia's Canadian sales are already in the Québec market.

One of the most important elements of acceptance of zero-emission vehicles is workplace charging. Our U.S. colleagues provide us with the following statistics. 45% of all Soul EV customers report access to workplace charging. 42% of Soul EV consumers would not have bought a Soul EV without access to workplace charging. It is clear that workplace charging has become a critical element to EV adoption, and supporting the incentivizing and expansion of the workplace is a sensible way to adopt and expand the EV sales. We encourage the Québec Government to enhance the workplace charging program. Workplace charging is vital to EV owners and potential purchasers. It's reliable, convenient, safe and available, it's relatively lost cost to workplace owners and it enables for daily driving for a wide variety of buyers.

Beyond workplace charging, we see a growing need for DC charging centers not unlike the Tesla Superchargers. The DC charging infrastructure installed by Hydro-Québec and Circuit électrique has been very beneficial, without question. However, looking beyond this recent emerging need to fuel the growing base of EVs and upcoming longer-range EVs, to adapt readily, refuel even larger battery life and also to help extending the operating range of EVs beyond urban and suburban areas. Arguably, DC charging centers appear great solution : reliable, safe, convenient and available. These DC charging centers and workplace charging are key elements to foster that growth.

In addition to expanding the charging network, Kia advocates the development of provincial fleet purchasing and rules for ZEV. We commend the city of Montréal and mayor Coderre for their bold initiative to convert their fleet of conventional vehicles to electric vehicles. We will work together with Montréal and with any other jurisdiction of help them achieve their goal.

In the private sector, we are pleased to note that Taxelco, better known as Téo Taxi, has required a fleet of Soul EVs to provide ecological all-electric taxi experiences to Montrealers. This is the type of leadership we encourage all governments and many more businesses to follow to encourage mass adoption of these technologies. To that end, the province can certainly do more to help with the public's acceptance of these advanced technologies, namely integrating them into their vast fleet of vehicles. Not only is there an environmental benefit, but they also enable drivers of those vehicles to experience zero-emission vehicles and may help them make their own personal decisions on their personal vehicles and purchase zero-emission vehicles. To that effect, the 2015 to 2020 Québec Government Sustainable Development Strategy, released in November 2015, proposes a 9% GHG emission reduction of its government-like vehicles compared to 2009 and 2010. Yet, the strategy only states sustainable development in a ministerial committee could establish the EV fleet target. But we don't advocate selling targets for manufacturers as a tool to stimulate demand in a free market economy. We do believe the Government could lead by example and set its own ZEV Government goal. To that effect, Kia would welcome participating in any RFPs that might be available to support this initiative.

We applaud you for the incentive. We know that building EV-awareness, promoting EV benefits, incentives up to \$8,000, HOV lane access, incentives of charging station installations, all of those benefit this specific bill and this initiative. Alternately, what we would like to do is recommend the collaboration with our group, with all OEMs. We support the concept of insuring greenhouse gas reduction. We ask consideration of not limiting it to zero-emission vehicles. Thank you.

Le Président (M. Bérubé) : Je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

• (15 heures) •

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire. Encore là, j'apprécie le ton constructif de votre présentation et le fait qu'il y ait des recommandations. Je crois que, de notre côté, nous sommes tout à fait d'accord que le gouvernement a un rôle important à jouer dans le développement des véhicules zéro émission et qu'il y a un travail qui doit se poursuivre.

Au niveau des politiques d'achat gouvernemental, il y a déjà des politiques d'achat qui sont en place pour s'assurer que, lorsqu'un ministère, un organisme gouvernemental remplace un véhicule, il doit le remplacer avec un véhicule

électrique ou un véhicule zéro émission. La stratégie gouvernementale de développement durable également, qui a été mise en place l'an dernier...

(Interruption)

M. Heurtel : Il est maintenant 15 heures. Alors, il y a déjà des éléments en place pour que le gouvernement se procure davantage de véhicules. Et on est tout à fait d'accord que le gouvernement doit faire preuve d'exemplarité dans tous les domaines de lutte contre les changements climatiques. Le fait est également qu'hier nous avons eu la présentation de Mobilité Électrique Canada, et ce qu'on entend de Mobilité Électrique Canada, c'est qu'elle voit d'un bon oeil une norme VZE. Et, tout comme avec ce qu'on vient d'entendre de General Motors, ce qu'on veut être capable de faire, c'est travailler avec l'industrie, avec les concessionnaires, pour avoir une norme qui, bon, oui, démontre une certaine forme de flexibilité puis qui reflète aussi la réalité du développement technologique. Alors, c'est sûr que, dans les prochaines semaines, prochains mois et dans les années à venir, advenant l'adoption du projet de loi, il est clair qu'on veut poursuivre ce travail-là pour s'adapter et se coller aux développements technologiques.

Également, bon, vous l'avez mentionné, mais, bon, Téo Taxi, Taxelco, on les voit, les Kia Soul électriques roulent. Ça démontre justement la volonté d'innovation, de développement. Les Québécoises et les Québécois les voient, les Kia Soul électriques. On les voit rouler. Et ce qu'on voit aussi, c'est plus de demande. On le sent, on le voit. Et, justement, le fait que les Kia Soul roulent dans leurs couleurs distinctives à travers les rues de Montréal, je crois que ça montre justement aussi que ces flottes-là peuvent bien fonctionner et qu'on peut rouler avec un véhicule électrique à travers les rues de Montréal et offrir un service à la population.

Ma question, en somme, encore une fois, c'est lié, puis on en a parlé beaucoup, c'est la question de l'offre et la demande. Vous parlez de 61 concessionnaires au Québec. Est-ce que vos concessionnaires sont tous accrédités pour vendre des véhicules zéro émission, des véhicules électriques? Et vous, quelle est votre réaction? Parce que beaucoup d'organismes sont venus ici, là, nous dire que les inventaires, un, sont difficilement accessibles, qu'il n'y a pas assez de véhicules pour correspondre à la demande, qu'une norme VZE est nécessaire pour justement répondre à la demande croissante des véhicules, que c'est beaucoup plus difficile qu'on le pense d'obtenir un véhicule électrique. Puis je ne mets pas ça sur le dos de Kia nécessairement, mais je dis juste que ce qu'on a comme représentations, c'est que le consommateur qui veut un véhicule électrique doit subir une véritable course à obstacles, que c'est très pénible et qu'en plus de ça les inventaires sont tout simplement presque inexistantes. Alors, comment vous réagissez à cela?

M. Lancaster (Ted) : First, I think we'd like to sell as many electric vehicles to consumers as possible. To answer your first question, we have ten dealers in the province of Québec that sell electric vehicles. As far as inventories go, we have 240... sorry, 251 in the province of Québec, 144 are in dealer inventory. The dealer to my right, for example, has sold 43 here to date and he has 33 in inventory. The infrastructure required for an individual dealer to set up with EV technology, including battery stacker for removal and service, as well as charging stations, amounts to about \$12,000. For some dealers, that's significant, particularly rural dealers.

I'll use Lac-Saint-Jean. Alma is a prime example. I think they would love to do electric vehicles. I think they would really appreciate that. However, the infrastructure is not in their city right now to be able to sustain the one or two sales per year that might get. We make it available to... on our Website, which dealers do sell Soul EV's, and I'm happy to tell you that we are expanding our Soul EV dealership numbers in the province of Québec. We have two already in Montréal. We had lunch together with Serge, and, you know, obviously, talks are opened. He's going to be expanding with us in Saint... Sorry?

Une voix : Sainte-Foy.

M. Lancaster (Ted) : ...Sainte-Foy? No, the new location. Sorry.

Une voix : Val-Bélair.

M. Lancaster (Ted) : Val-Bélair. And he's asked about, you know, Soul EV's for Val-Bélair. As I said earlier, we've increased our allocation production to dealers a... sorry, 800%, from 110 to 850 this year. We're committed to continuing to grow. It is stages in which we need to grow. We've got to make sure that not only the infrastructure for the dealers, but also the infrastructure for charging stations is available to consumers. I would love a consumer from Alma to be able to drive to Québec City and charge along the way. Reality is, right now, I don't believe they can. So, until they can, it's very difficult for us to ask a dealer to invest \$12,000 in expanding with EV.

Le Président (M. Bérubé) : La prochaine question proviendra du député de Maskinongé.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Bien, bon après-midi, messieurs. Bienvenue à cette commission. Tout d'abord, merci pour votre présentation et votre mémoire. Merci beaucoup.

Écoutez, je vais revenir parce que vous avez parlé un peu de la répartition par concessionnaire et dans les régions. Premièrement, juste rappeler que la norme est une norme provinciale et non une norme par concessionnaire ou par région, ce qui différencie un peu, donc ça devient au niveau des ventes globales de la province. Et juste pour vous dire qu'on a appris, pas plus tôt que ce matin, que... et malheureusement c'est un de vos concurrents, mais une autre marque de voitures

où ses plus grosses ventes sont faites dans une région comme Lanaudière, à Rawdon, qui est tout de même assez loin de Montréal et de Québec. C'est tout de même en région, et ça fait partie aussi... On a appris hier de Daniel Breton, qui est venu nous faire une présentation, qui nous a dit : Mais, écoutez, quand vous pensez que les plus grosses ventes sont à Montréal, bien, c'est un mythe parce que les plus grosses ventes se font en banlieue, couronne nord, couronne sud, puis dans les régions du Québec. Et les plus grands détenteurs de véhicules électriques se situent justement à l'extérieur des grands centres.

Je reviendrai dans la distribution puis dans l'importance, si on veut, de la commercialisation de ces véhicules-là en région, et, dans tous les différents concessionnaires, c'est... Pas plus tard qu'aujourd'hui même, j'ai rencontré une dame qui me disait qu'elle a voulu changer de véhicule, et elle est allée voir son concessionnaire, qui lui a dit : Bien, écoute, ne prends pas un véhicule électrique, ce n'est vraiment pas performant, ce n'est pas bon. Et, tu sais, c'est malheureux, des choses comme ça, que ça se produise. Puis, des histoires comme ça, on en entend à tous les jours.

Moi, ce que je veux savoir, c'est, advenant l'adoption d'une norme, qu'est-ce que, demain matin, parce qu'on sait que l'offre et la demande, ça se stimule, là. Bien, on regarde juste les modèles de véhicules qui ont changé d'année en année. Je prends juste, exemple, quand j'étais jeune, il y avait la Chevette, là, qui était comme une épidémie partout, sur nos routes, au Québec. C'était devenu très, très populaire, mais, trois ans avant, on n'aurait jamais pensé que ces autos-là auraient été sur les routes parce que c'étaient des véhicules d'une dimension beaucoup plus gigantesque.

Donc, j'aimerais savoir qu'est-ce que vous pouvez faire, de un, pour informer vos concessionnaires en région, de deux, pour aider la commercialisation et l'éducation des gens en région. Et qu'est-ce que vos concessionnaires, demain matin, avec l'arrivée d'une norme, vont pouvoir faire pour justement développer ce marché-là, parce qu'il y a un marché, on le voit par les ventes qui ont augmenté dans les dernières années?

M. Lancaster (Ted) : As far as development of our dealers goes, we're constantly providing training and assistance to the dealers for both technical and sales training. We actually have some training that's going on this week in Montréal. We have good adoption, we had 10 spots available, we had eight or nine spots filled for both the technical and the sales.

If a mandate or legislation came tomorrow, I don't know, if that is necessarily going to change, how we go about it because we're already actively looking for growth of our dealer body. You asked about specific regions, and, not to isolate Mr. Beaudoin, we've sold close to 400 units here today, which is obviously way ahead of last year, but 220 of those have been throughout the Province of Québec. Well, Mr. Beaudoin sold 40. There are a lot that have been sold. And all of our dealers, when I talk about Montréal and Québec, they work in the suburban areas too. We're not isolated to Québec City proper. A lot of them are in... we have Laval, we have ALBI, Mascouche, we have a number of different locations that are suburban. And we see that trend as well, which is why we want to continue to grow and expand with our dealers because we see that it is starting. As infrastructure changes and grows, so is the ability to provide those vehicles to consumers outside of the major metropolitan markets. This is not something unique to Québec, it's something that we're seeing nationally, and we continue to look at opportunities to expand.

M. Plante : On s'entend que... Oui, c'est correct?

Le Président (M. Bérubé) : Cinq minutes.

M. Plante : On s'entend qu'avec la norme ou la loi zéro émission ce qui va importer, c'est d'avoir des véhicules disponibles, O.K., à proximité. Puis on s'entend qu'entre concessionnaires, là, pour connaître de mes amis qui travaillent dans les métiers de l'automobile, souvent, vous pouvez vous arranger en disant : Mais il y en a un de disponible à tel endroit, etc., et ça fait que, dans la journée ou dans la demi-journée, tout dépend de la distance, la personne a son véhicule neuf de son choix puis souvent de la couleur de son choix puisqu'il est à proximité.

On regarde aussi souvent les concessionnaires automobiles, peu importe la marque, votre localisation, c'est souvent en bordure des grandes autoroutes des grands axes routiers, de un, pour la visibilité, de deux, pour la proximité, mais on s'entend que ce n'est pas nécessairement un frein, mais plus une nouvelle façon de commercialiser les choses qu'il va falloir apprendre.

• (15 h 10) •

M. Lancaster (Ted) : Yes. I think there's a lot that still need to be learned, there is no question about it. And I think that's part of what Kia Canada continues to try and do as educate and provide as much information we can. Kia Canada believes that this is accomplished through collaboration as opposed to mandate with risk of penalty. You know, I think it was mentioned by our colleagues from General Motors that a credit system similar to what they're looking or are doing in California is a great way to look at reducing greenhouse gases. And, if zero-emission vehicles are really the focus for this bill, I think it would be fantastic for you to put more credits on zero-emission vehicles, but still are credits of low-emission vehicles, like plug-in hybrids or hybrid electric vehicles and fuel cell, to also be adopted into this bill.

Le Président (M. Bérubé) : 3 min 40 s. Député de Mégantic, c'est à vous.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous recevoir ici aujourd'hui et de vous entendre.

Un des problèmes qu'on a entendu fréquemment au cours des derniers jours, c'est le débat sur les distributeurs de voitures, qui, eux, sont souvent peu intéressés à vendre des véhicules pour deux raisons fondamentales. La première, c'est qu'on ne comprend pas vraiment le produit. Et, deuxièmement, les revenus d'entretien générés par un distributeur

sont beaucoup plus bas pour une voiture électrique. Comment Kia prend-elle soin de s'occuper que les distributeurs n'y perdront pas au change et qu'on va encourager la... à vendre des véhicules électriques?

M. Lancaster (Ted) : Well, I think it continues with the education platform that we've put in place. You know, we've had recent changes in our organization with training, that's important to me. And part of the organization change requires that we're going to provide in-dealership training, and that's going to entail for 2017 electric vehicle training.

There are a number of opportunities in and around this area where we do have to educate the dealers, there's no question about it. You're right, the information that you provided is correct. Without an engine to work on, the ability to generate gross profit in the service shop, and certain will tell you, is reduced significantly.

However, I think there are other tangible benefits in bringing more consumers into the electrification technology age. We're going to continue to provide all necessary education. We're going to continue to advocate for low-emission vehicle technology adoption throughout Canada and we're going to continue to supply the dealers with the vehicles as they require to grow the business in this province as well as throughout Canada.

Yes, at the individual dealership level, I'm not there every single day, I cannot speak to what a consumer might be told at the dealership level, but, as we continue to educate consumers, as we continue to work with our dealers, I think we'll find that adoption is going to continue to grow. As we sell more, cost will go down, as cost goes down, it makes it easier to bring that variance on a payment between a non-EV and an EV vehicle closer together. And the Province of Québec is being instrumental in helping with this with the credits and the incentives that are paid to consumers.

So, everything we're going to do is going to be to provide structure, to provide education not only to the consumers, but also to our dealers to ensure that this is something that continues to move forward.

M. Bolduc : La technologie des véhicules électriques s'améliore très rapidement. Vous nous avez parlé que Kia avait investi des sommes très considérables pour faire du développement technologique. Est-ce que le Québec peut servir de plateforme, dû à son climat rigoureux, pour aider le développement? Et, si oui, est-ce que vous faites du développement au Québec?

M. Lancaster (Ted) : Currently, we don't do development in Québec. However, we do a number of initiatives in Canada. With the cold weather casting, we look at some of the... Canada is certainly one of the places that are looked at, for obvious reasons. I'm not opposed to making that recommendation. We have a product plan. George, being at the Governmental Affairs, deals with a number of people at their head office. If that is something that you feel would be of benefit to Québec, Québec consumers, for us to talk about, we would advocate within there is an option for them to pursue. We're not opposed to it. Again, we support electrification and really support what Québec is doing. We just wish it was not a mandate at this point of time.

Le Président (M. Bérubé) : Merci. Ça met fin à ce bloc. Nous poursuivons les échanges avec l'opposition officielle et le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci aux gens de Kia pour leur présentation de mémoire aujourd'hui. C'est très apprécié. D'ailleurs, je pense que vous étiez bien représentés au cours des derniers jours parce que certains de vos collègues, je pense, ont écouté avec attention toutes les discussions que nous avons eues autour de cette table. Et donc il est capable de voir, je pense, l'espèce de débat ou, en tout cas, du moins d'idéologie qui, des fois, se confronte, là, dans le cadre de l'application d'une nouvelle loi zéro émission au Québec.

Vous dire tout d'abord à quel point votre modèle Kia Soul est apprécié, effectivement, des Québécois. Je sais que la porte-parole de la région de Laval pour l'AVEQ, qui est l'Association des véhicules électriques du Québec, est une de vos ambassadrices bénévoles les plus dévouées. Donc, c'est un modèle qui est largement démontré et apprécié des gens. Et bien donc, je voulais voir avec vous comment qu'on pourrait rendre ceci plus accessible, plus disponible, et essayer d'avoir un peu plus de clarté dans l'offre et la demande qui a été, donc, aussi demandée par le gouvernement.

Je voulais juste bien comprendre, vous avez dit tout à l'heure qu'il y avait quatre concessionnaires Kia sur 10 qui étaient accrédités, au Québec, pour vendre des véhicules électriques. Est-ce que c'est bien ça? Combien de concessionnaires Kia, au Québec, vendent des voitures électriques, en tout et pour tout?

M. Lancaster (Ted) : In the province of Québec, there are 10 dealerships that sell vehicles. We have 36 nationally, 10 of which are in the province of Québec. We have two that have asked to expand with us, which will take us up to 12, and we'll continue to solicit dealers throughout the province for more adoption of EV into the cities.

And I appreciate your comments about the Soul EV. Thank you very much! When you're finished with your Volt, by all means, give me a call, and I'll help you get into a Soul.

M. Traversy : Vous savez que la Kia était, à l'époque, très difficile à trouver, mais là je pense que ça va changer, et c'est pour ça que je vous pose quelques questions. Vous avez dit entre 10 et 12, donc, concessionnaires Kia qui vendent ces voitures électriques, mais sur combien de concessionnaires Kia au Québec? 61?

M. Lancaster (Ted) : Oui.

M. Traversy : Donc, moi, je vous pose la question parce que, écoutez, vous avez 10 à 12 sur 61 concessionnaires qui vendent des voitures électriques. Donc, déjà là, ça me donne une certaine proportion.

C'est qu'on a un groupe qui est venu nous voir il y a quelques heures, bien, en fait, je pense, hier, pour nous dire qu'eux, ils avaient décompté environ 61 Kia Soul de disponibles dans les concessionnaires automobiles du Québec. Et donc j'écoutais, dans votre introduction, vous avez dit que vous en aviez 850. 61, ça me paraît très peu pour un marché qui représente 50 % des ventes des voitures électriques au Canada.

Est-ce que cette affirmation est réaliste de la part des groupes qui sont venus nous déposer cette étude, qui était basée sur des hypothèses? C'est de l'extrapolation. Je ne pense pas que c'est archi exact. Mais est-ce qu'il y aurait moyen de savoir combien d'inventaire se trouve au Québec dans ces 12 concessionnaires accrédités?

M. Lancaster (Ted) : Yes. And I apologize if you didn't understand what I had said earlier. Earlier, I made a comment, we have 61 dealers in Québec. We have 10 dealers existing, we're going to go to 12. We have 251 vehicles in the province of Québec, 144 vehicles at dealerships, so roughly 14 per store. The others are in the compound here, in Montréal... sorry, not here, but in Montréal, and are available. If a dealer has a requirement or doesn't have the specific vehicle a consumer is looking for, we can supply in a moment's notice. But 850 is the number of units that will go throughout Canada this year compared to a 110 last year.

• (15 h 20) •

M. Traversy : Donc, environ 144 sur 850. Mais, vous voyez, c'est déjà beaucoup plus que les hypothèses ou, en tout cas, du moins les chiffres qu'on a eus.

Je vous pose simplement la question parce que ça vous démontre un peu l'espèce de climat un peu ambigu dans lequel les parlementaires mais aussi la société civile se trouvent sur le fait qu'on a de la difficulté à savoir combien de véhicules sont disponibles. Et je sais que j'ai posé la question à General Motors juste avant. Si, de votre côté, certaines démarches peuvent être imaginées pour rendre plus accessibles ce genre de données, évidemment, je pense que ça pourrait faciliter peut-être l'accès au produit puis, en même temps aussi, peut-être... c'est ça, donc, faciliter un peu l'achat de ces véhicules et mettre un peu de transparence dans l'offre disponible au Québec.

Je voulais vous dire aussi également que nous étions d'accord, du côté de l'opposition, pour renforcer votre proposition sur les charges au travail. Je sais qu'un programme existe actuellement au Québec. Il n'est pas sous la tutelle du ministère de l'Environnement, mais, clairement, je pense qu'on gagnerait à réfléchir à voir comment on peut le renforcer. Vous n'êtes pas le premier groupe à venir nous témoigner cette prérogative. Je sais présentement qu'il y a des réflexions à cet égard. Je pense qu'il y a une restructuration qui se fait, mais je pense qu'effectivement vous êtes dans une bonne proposition.

Vous avez donc senti un peu l'appétit de différents groupes qui sont venus nous voir. Est-ce que vous trouvez que l'échéancier déposé par le gouvernement est raisonnable dans l'application des crédits obligatoires dès 2018? Est-ce que vous trouvez que c'est trop rapide? Juste parfait? Peut-être pas assez? Si c'est le cas, je vous trouverais très ambitieux. Ça attirerait mon attention. Alors, je voulais vous entendre là-dessus.

M. Lancaster (Ted) : In the absence of including the other technologies, I think it's ambitious, OK? I think, really... What I want to convey to every member here today is : We will stand behind supporting growth here, in Québec and across Canada. All we ask for is that there's inclusion of all technologies to lead to greenhouse gas reductions.

When I look at the bill that... I spoke earlier of reducing the fleet, 9% gas reduction of the fleet in Québec, of government vehicles, that's all encompassing. It is not specific to just electric, I don't believe. I think it's reducing through all means of technology, whether it's fuel cell, plug-in hybrid, hybrid as well as battery electric vehicles. So, from our standpoint, it is not a no specifically to the mandate itself. We would like it to be more of an action collaborative effort, but we'd also like inclusion. So I think we, at Kia Canada, can offer a number of solutions that reduce greenhouse gases. I would just like... If we're going to have an adoption by 2018, I think it needs to be inclusive of all technologies, not limited to battery electric.

M. Traversy : Merci beaucoup pour cette réponse.

J'imagine que pour ce qui est de la valeur des crédits par vente de voiture, vous êtes... Êtes-vous à l'aise avec une grille qui valorise davantage les voitures qui sont plus écoénergétiques ou, du moins, qui s'en vont dans le 100 % électrique? Je sais que certains sont venus plaider pour les hybrides rechargeables. Certains plaident pour que l'hydrogène ait une place. Certains plaident pour que d'autres types de... l'autopartage, notamment, aient une place dans la réflexion du gouvernement.

Est-ce que le fait de valoriser d'une façon plus importante les voitures 100 % électriques vous semble tout à fait raisonnable dans le cadre du projet de loi que nous allons étudier?

M. Lancaster (Ted) : Yes, I think the grid, somewhat we're seeing in California, is acceptable. I mean, I think we, at Kia, we understand why battery electric vehicles specifically are a main focus of the province of Québec. Hydro-Québec is very, very strong. You have a surplus of electricity, and it would be benefit to all parties to be able to have more people plugging in and charging their vehicles.

You don't have to mirror exactly what California is doing. You can provide higher credits on battery electric to still push us to promote electric vehicles. I just don't believe that we should limit ourselves just to that. I think... You know, if you want to put, like I said earlier, five points or five credits there, three credits on plug-in hybrid, one credit on hybrid and zero on none, I think we'd be willing to look at that as an acceptable resolution to Bill 104.

M. Traversy : Merci beaucoup. Puis, en terminant, ce n'est même pas une question, c'est simplement un commentaire et un souhait. Je compte sur vous, Kia Canada, pour sensibiliser le gouvernement fédéral à instaurer des crédits d'achat pour des voitures électriques. Je suis convaincu que vous avez l'oreille attentive de plusieurs personnes là-bas. Alors, comme vous avez un poids plus supérieur au mien, alors je compte sur vous pour faire la différence. Merci.

Le Président (M. Bérubé) : Merci, M. le député. On passe à la deuxième opposition. Je reconnais M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Thank you, Mr. Lancaster, for being with us. M. Beaudoin, merci d'être ici et d'être impliqué dans la vente de véhicules électriques dans votre concession. Mr. George...

Une voix : ...

M. Lemay : Plus facile pour moi, O.K., merci. All right. So, on est bien contents. Vous avez parlé de plusieurs choses dans votre mémoire. Vous avez mis l'emphase aussi sur les bornes de recharge dans le réseau, mais principalement sur le lieu de travail. Le ministre a utilisé souvent, au cours des derniers jours, que les bornes de recharge, en fait... En fait, il y avait une course à obstacles à faire quand on voulait avoir des véhicules électriques. Mais n'y a-t-il pas aussi une course à obstacles dans l'installation de bornes de recharge? Et puis qu'est-ce qu'on devrait faire pour changer la réglementation, parce que vous semblez mentionner qu'on devrait faire des accommodements dans le code du bâtiment, entre autres?

M. Lancaster (Ted) : Yes, I mean, again, it's a matter of what the zoning requirements and building codes stipulate on putting electricity to external charging stations. If you would extend it for companies that want to adapt and purchase these charging stations, I think what you'll get is greater adoption. As we heard from the stats that came from California, you know, 42% of consumers would not have made a purchase if they didn't have workplace charging.

So, I think, really, you know, you look at us as the OEM's who need to create change, and provide support, and provide education regarding our products, and push our dealers to expand. Our responsibility is to say : OK, we're happy to do so, but we also recognize there are opportunities for the Government to support that initiative by providing workplace charging and, if there are zoning restrictions that don't permit this, making rule or legislation that will allow dealers... sorry, allow offices to incorporate these if they can't because of zoning as part of an initiative to improve, you know, the mobility connection.

M. Lemay : Thank you. Donc, il y a certaines étapes qui doivent être faites pour arriver à une loi zéro émission. Donc, on doit avoir la campagne de publicité, si on veut, pour stimuler l'achat de véhicules électriques. On doit avoir les bornes de recharge qui sont en place à travers le réseau. L'association mondiale des constructeurs sont venus nous parler aussi qu'on devait peut-être retarder la mise en vigueur ou... Vous en avez parlé un peu. Le groupe précédent, même, General Motors, sont venus nous dire qu'ils aimeraient peut-être voir... au lieu que ça soit trois ans, que ça soit cinq ans. Est-ce que vous avez une recommandation sur le nombre d'années qu'on devrait utiliser pour pouvoir accumuler des crédits?

M. Lancaster (Ted) : Yes, that's a tough... I think, really, we'd like as much as possible, but I think 2018 is too soon. I think, if we could allow a little bit more time, whether it's three, four, five years, I think that would be a benefit to all OEM's.

Again, I think we, as an organization, are very active in promoting the growth. We've already... you know, we've grown our sales 400%, we've increased our infrastructure, we continue to develop. And I think that this is... You know, when you look at North America, Québec ranks, I believe, eighth out of all of North America, all 50 States, all provinces, all territories, as far as the number of vehicles sold. You're doing a fantastic job already. I don't know if a mandate is necessary, if legislation... If the decision is to go forward with, then again, I still advocate that we include everything that reduces greenhouse gases.

M. Lemay : Puis vous avez... Sur les 10 États... Il y a 10 États qui ont présentement adopté une loi zéro émission. Il y a des objectifs de crédits à atteindre, là, pour les ventes, là, mais est-ce que vous connaissez un peu, pour Kia, comment que ça se passe dans ces États-là? Est-ce que vous réussissez à atteindre les objectifs ou s'il est réalisable? Est-ce que vous réussissez à rencontrer, dans le fond, la contrainte... qui sont par les lois zéro émission?

• (15 h 30) •

M. Lancaster (Ted) : My understanding at this point is none of the ZEV-mandated States or countries are reaching their goals at this point. And, you know, when I look at that situation and I look at how Québec continues to progress successfully without a mandate, that's part of the reason why I don't believe that a mandate is required. You know, as I said earlier, green sales are down in the U.S., green sales are down in Europe. Mandates don't necessarily achieve the goal. Collaboration, education, support, infrastructure, all those things will support it. And you have our commitment, at Kia Canada, to continue to grow, to continue to push.

You know, I mentioned to George yesterday, and I think this is important, education is one of the most important aspects of this, making sure consumers understand the ease with which they can get from place to place and continue to adopt technology like this. And, if we had Web sites that provided, you know, «circuit électrique», that showed exactly where the charging stations were, you know, if you needed us to support that on our EV Web site, and show these maps, and include a link to educate the consumers, I think we'd be happy to look at doing that for you to support this initiative. But, right now, no mandates are being met that I'm aware of.

M. Lemay : O.K. Oh! 30 secondes. Un court commentaire que quelqu'un voudrait rajouter?

M. Bousioutis (George) : Moi, qu'est-ce que je pourrais ajouter simplement, c'est qu'en parlant de l'année 2018 on parle de modèles année 2018. Et les modèles année 2018 vont débiter en janvier 2017. Alors, on parle de quelques

mois. Alors, adapter notre inventaire, adapter nos systèmes pour un règlement qui débute, là, en janvier, c'est très difficile. Je sais qu'on a un effet... Vous avez mentionné qu'on se parle de ça pour un bon bout de temps, mais ce n'était pas en détail, et on ne planifie pas sans les détails. Alors, ça, c'est important de le savoir.

Le Président (M. Bérubé) : Merci pour cette précision et votre contribution générale aux travaux de la commission.

L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance, et la commission ajourne ses travaux au mardi 23 août 2016, à 9 h 30.

(Fin de la séance à 15 h 31)