



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente de l'agriculture, des pêcheries,
de l'énergie et des ressources naturelles**

Le mardi 5 juin 2018 — Vol. 44 N° 123

Consultations particulières sur le projet de loi n° 184 — Loi
favorisant l'établissement d'un service public de recharge
rapide pour véhicules électriques

**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 de l'agriculture, des pêcheries,
de l'énergie et des ressources naturelles**

Le mardi 5 juin 2018 — Vol. 44 N° 123

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Pierre Moreau	1
M. Marc Bourcier	2
Mme Chantal Soucy	2
Auditions	3
Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ)	3
Hydro-Québec (HQ)	10
Documents déposés	19
Roulez électrique inc.	20
Mémoire déposé	30

Autres intervenants

M. Marc Carrière, président suppléant

M. Mathieu Lemay

- * M. Simon-Pierre Rioux, AVEQ
- * Mme France Lampron, HQ
- * M. Michaël Neyrinck, idem
- * M. Sylvain Juteau, Roulez électrique inc.
- * M. Pierre Langlois, idem
- * M. Daniel Breton, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 5 juin 2018 — Vol. 44 N° 123

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 184 — Loi favorisant l'établissement
d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques**

(Dix heures vingt-deux minutes)

Le Président (M. Carrière) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, et de l'énergie et des ressources naturelles ouverte. Je vous souhaite la bienvenue et je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 184, Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Roy (Bonaventure) est remplacé par M. Bourcier (Saint-Jérôme) et Mme D'Amours (Mirabel) est remplacée par M. Lemay (Masson).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Carrière) : Merci. Ce matin, nous débiterons par les remarques préliminaires. Nous entendrons ensuite l'Association des véhicules électriques du Québec, par visioconférence, ainsi qu'Hydro-Québec.

J'invite maintenant le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles à faire ses remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de six minutes.

M. Pierre Moreau

M. Moreau : Merci beaucoup, M. le Président, heureux de vous retrouver. Je veux saluer les membres de la commission, la secrétaire, mon collègue de l'opposition officielle, le député de Saint-Jérôme, ma collègue du deuxième groupe d'opposition, Mme la députée de Saint-Hyacinthe, de même que mes collègues du groupe parlementaire, le député de Côte-du-Sud, le député de Saint-Maurice, le député des Îles-de-la-Madeleine et mon adjoint parlementaire à l'Énergie, le député d'Abitibi-Est.

Alors, comme vous l'avez dit, nous sommes à l'étape des consultations particulières sur un projet de loi plutôt court, mais qui est très important. Il comporte deux volets, un volet technique, mais il sera extrêmement pratique dans son application. Notre gouvernement, vous le savez, s'est fixé comme objectif d'intégrer 100 000 véhicules électriques immatriculés sur les routes du Québec d'ici l'horizon 2020, 300 000 d'ici 2026 et, enfin, un million de véhicules électriques d'ici 2030. À l'heure actuelle, on en dénombre au Québec un peu plus de 27 000. Le déploiement d'un réseau de bornes de recharge rapide, dense et fiable aura un effet multiplicateur sur l'acquisition de véhicules électriques. L'exemple de la Norvège est éloquent à cet égard.

Le projet de loi que nous proposons comporte, comme je le disais, deux volets, somme toute, plutôt techniques, mais dont les effets seront éminemment pratiques.

Le premier est une modification à la Loi sur Hydro-Québec dans le but de permettre au gouvernement de fixer, par règlement, les tarifs du service public de recharge rapide pour véhicules électriques au fur et à mesure de l'évolution du circuit. Le second est une modification à la Loi sur la Régie de l'énergie afin de lui permettre de tenir compte, dans la fixation des tarifs de distribution d'électricité, des revenus requis par Hydro-Québec pour assurer l'exploitation du service de recharge rapide et des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement. Voilà pour le volet technique.

En pratique, nous devons nous donner les moyens pour atteindre nos cibles gouvernementales. Déjà, le circuit électrique compte un réseau de recharge rapide le long des principaux corridors routiers et dans certains centres-villes. Bien qu'entre 2015 et 2018 le nombre de véhicules électriques a plus que doublé sur les routes du Québec, pour assurer cette croissance, nous devons être en mesure d'offrir un plus grand nombre de bornes rapides, qui permettra aux électromobilistes de se déplacer partout au Québec en ayant la certitude d'avoir une borne de recharge disponible lorsqu'ils en auront besoin. Dans le comportement humain, c'est un incitatif puissant, faire la recharge à une fraction du prix du plein d'essence.

Comme vous le savez, M. le Président, le Québec a tous les atouts pour que les transports soient de plus en plus électriques. Nous avons une énergie propre et renouvelable, une énergie significativement moins chère que l'essence et un réseau électrique bien développé et fiable.

Pour permettre à Hydro-Québec de procéder à un déploiement massif, il s'avère toutefois nécessaire d'instaurer un modèle de financement permettant une grande agilité et une rapidité d'intervention. Nous proposerons donc une solution qui n'aura impact financier direct ni pour le gouvernement ni pour les consommateurs d'électricité. C'est fondamental. Les coûts liés à l'exploitation d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques seront intégrés à la base tarifaire et auront un impact nul sur celle-ci, compte tenu de l'augmentation des ventes d'électricité.

Avec ce projet de loi, nous proposons une solution concrète en vue de pallier aux coûts élevés de l'absence de rentabilité des bornes de recharge rapide pour véhicules électriques et, surtout, surtout, nous garantissons à la fois le déploiement rapide de ce type de borne et la pérennité du service.

En plus de contribuer à l'atteinte de nos objectifs en matière d'électrification des transports, le projet de loi permettra également de concilier les actions d'Hydro-Québec avec les orientations et les politiques gouvernementales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et tout cela sans que nous ayons besoin de construire de nouveaux barrages, M. le Président. Comme vous le voyez, il s'agit d'un projet de loi dont les applications sont éminemment concrètes.

Avec ce projet de loi, nous prenons les mesures nécessaires pour favoriser l'émergence de véhicules électriques sur nos routes et pour accélérer notre transition énergétique. Qui plus est, nous garantissons aux utilisateurs de véhicules électriques des prix constants par rapport à ceux de l'essence, qui fluctuent sans arrêt et, malheureusement, beaucoup à la hausse par les temps qui courent.

Alors, en conclusion, nous voilà rendus à l'étape d'un projet de loi qui agira comme catalyseur pour atteindre notre objectif de 100 000 véhicules électriques sur les routes du Québec d'ici 2020. Nous sommes maintenant prêts à entendre les différents groupes inscrits à cette consultation, et je les remercie à l'avance de participer à nos travaux.

Le Président (M. Carrière) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de Saint-Jérôme à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 3 min 30 s.

M. Marc Bourcier

M. Bourcier : Bien, je désire souhaiter la bienvenue aux autres parlementaires, aux collègues députés de la partie gouvernementale, ainsi que vous, M. le Président, et ainsi que les gens de la deuxième opposition qui sont présents.

Et je vais être assez bref dans mes propos. Écoutez, je suis propriétaire d'un véhicule électrique rechargeable, donc je dépends entièrement des bornes de recharge, et actuellement, au Québec, si on inclut les véhicules hybrides, nous sommes actuellement 27 000 à sillonner les routes du Québec. Et je viens d'entendre M. le ministre parler qu'il y aurait 100 000 véhicules d'ici 2020, alors il en reste donc, si je fais le calcul, 73 000 à apparaître sur nos routes. Alors, je doute que cet objectif-là va être atteint à moins de faire appel à Messmer, puis de nous faire croire qu'il les ferait apparaître. Mais là c'est une autre chose, on est ailleurs.

J'ai bien hâte d'entendre, évidemment, la position des différents groupes sur le sujet, mais rien n'empêche qu'il y ait des bornes de recharge rapide. Actuellement, il y en a 110 sur nos routes, au Québec. J'ai hâte d'entendre aussi la position des différents groupes, comment est-ce que ces choses-là vont se déployer.

Je ferai mes remarques ultérieurement par rapport aux positions des différents groupes et justement, en tant qu'électromobiliste moi-même, j'ai hâte qu'il y en ait beaucoup plus. Je suis d'accord avec les propos de M. le ministre, du fait ça prend des bornes partout au Québec. Comment le financement va se faire? Comment est-ce qu'on va aller chercher les sous pour installer ces bornes-là? Qui va le faire? Comment est-ce que ça va se faire? On va apprendre ça, évidemment, de la part des différents groupes qui vont nous parler à travers ces consultations. Et je ferai des remarques ultérieurement par rapport à tout ça.

Mais permettez-moi juste de terminer et de revenir sur le fait que 100 000 véhicules électriques, ce serait extraordinaire, on voudrait tous ça, mais, évidemment, pour avoir 100 000 véhicules sur les routes du Québec, ça prend l'aide également des constructeurs, ça prend probablement une loi véhicule zéro émission, qui sera probablement plus, je dirais, plus incisive qu'elle l'est actuellement. Donc, je reviendrai sur les différents points que je viens de vous ébaucher.

Mais vous voyez déjà un petit peu ma manière de penser par rapport à ce projet de loi là. On ne peut pas être contre. Ils le disent, on ne peut pas être contre le fait d'installer plus de bornes de recharge au Québec. Ça prend ça. Et j'en suis justement le principal témoin parmi, évidemment, les 27 000 autres électromobilistes. Mais je pense que ça va prendre un plus grand effort. Et donc j'attends avec impatience les propos des groupes qui vont nous parler aujourd'hui.

• (10 h 30) •

Le Président (M. Carrière) : Merci beaucoup. J'invite maintenant la porte-parole du deuxième groupe d'opposition et députée de Saint-Hyacinthe à faire ses remarques préliminaires pour une durée maximale de 2 min 30 s.

Mme Chantal Soucy

Mme Soucy : Merci, M. le Président. Alors, bonjour, tout le monde. Ça me fait plaisir d'être ici, participer à l'étude du projet de loi n° 184, projet de loi qui est un pas dans la bonne direction pour la réduction des gaz à effet de serre.

J'écoutais les remarques préliminaires du ministre. Et puis, ce projet de loi là, on voit que ça donne un espoir au gouvernement libéral d'atteindre sa cible. Évidemment, 100 000 véhicules, soit que la cible était trop ambitieuse, était irréaliste, ou bien, bien, qu'ils n'ont pas fait les efforts nécessaires pour l'atteindre. Mais ça donne quand même... Je vois que ça lui donne un espoir de dernière minute de peut-être atteindre la cible de 100 000 véhicules d'ici 2020. Alors, bien, je l'espère, du moins, parce que tout le monde va en être gagnant. Alors, on aura quelques questions. Le ministre a su me rassurer quant aux tarifs de la facture d'électricité, alors, qu'il n'y a pas d'augmentation. On a eu quelques discussions la semaine dernière à ce sujet-là. Alors, on va collaborer toute notre collaboration du deuxième groupe d'opposition dans ce projet de loi là. Merci.

Le Président (M. Carrière) : Merci pour ces remarques préliminaires.

Auditions

Nous allons maintenant débiter les auditions. Je souhaite donc la bienvenue à M. Simon-Pierre Rioux, président de l'Association des véhicules électriques du Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Puis nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à commencer votre exposé.

Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ)

(Visioconférence)

M. Rioux (Simon-Pierre) : Merci beaucoup, M. le Président. Mmes et MM. les députés, bonjour. M. le ministre, bonjour. J'espère que vous m'entendez bien.

Une voix : Très bien.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Vous m'entendez bien?

Des voix : Oui.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Parfait. Merci. Merci de m'avoir invité aujourd'hui. J'ai entendu les remarques préliminaires. J'espère que vous allez avoir des bonnes questions pour l'Association des véhicules électriques. J'ai plein de bonnes réponses pour vous en tout cas.

Notre mémoire déposé ce matin, j'espère que vous avez eu la chance de regarder ça un petit peu. On n'adresse pas les points que vous aviez déjà discutés. Bon, c'est pour ça que j'aimerais qu'on puisse en parler un peu plus en détail pendant la période des questions.

Notre objectif, aujourd'hui, c'est de s'assurer que le projet de loi n° 184, qui veut établir un mode de financement pour un réseau de bornes rapides, offrira à Hydro-Québec la latitude nécessaire afin de subventionner l'achat et l'installation de ces infrastructures de recharge à travers la province. Ce réseau doit desservir non seulement les électromobilistes québécois, mais aussi ceux venant de l'extérieur de la province ainsi que rassurer les automobilistes qui considéreraient l'électromobilité comme leur prochain choix lors de l'acquisition d'un véhicule.

Donc, vraiment, on veut s'assurer que cette loi-là va permettre d'encourager l'acquisition de véhicules électriques par la population grâce à l'image que projettera ce réseau de bornes. Alors, on veut s'assurer que ça va offrir une sécurité énergétique aux citoyens convertis à l'électromobilité grâce à l'installation des bornes de recharge à courant continu, ce qu'on appelle souvent les BRCC, d'une puissance d'au moins 50 kilowatts, puis ça, c'est très important, ce terme-là, sur les autoroutes majeures et dans les grands centres. On vise initialement l'installation de 2 000 bornes de recharge à courant continu, regroupées en de multiples superstations de quatre à 20 bornes par emplacement, selon l'achalandage prévu. On désire aussi l'installation de bornes rapides nouvelle génération. On veut supporter l'innovation et encourager la recherche et le développement en joignant nos efforts à ceux des Européens pour le nouveau standard à 350 kilowatts ainsi que ceux à venir.

Nous appuyons les efforts du gouvernement provincial à promouvoir l'utilisation des véhicules électriques et permettre aux citoyens de se déplacer à travers le pays en utilisant un véhicule mû à l'électricité. Cette promotion doit se faire en tenant compte du coût d'un tel projet de société. Les grands projets de société au Québec nous ont toujours permis d'assurer notre autonomie énergétique. Bien que ceux-ci ont toujours eu un coût important, les bénéfices obtenus ont un impact positif tant pour la génération actuelle que pour les générations futures.

Parmi les bénéfices possibles du projet actuel, notons la diminution des gaz à effets de serre, la diminution des coûts en soins de santé causés par la pollution atmosphérique, les retombées économiques directes parce que l'énergie consommée est produite ici.

L'Association des véhicules électriques du Québec... l'objectif est de promouvoir l'utilisation du véhicule électrique en passant par l'amélioration de l'infrastructure de recharge du pays, promouvoir le tourisme des propriétaires de véhicules électriques provenant d'ici et d'ailleurs ainsi qu'informer la population sur les bénéfices de l'utilisation d'un véhicule électrique. Notre association est composée principalement de propriétaires et futurs propriétaires de véhicules électriques qui ont à coeur l'accélération de l'adoption de ce type de véhicule.

Donc, au niveau des infrastructures de recharge rapide, j'aimerais qu'on discute de nos besoins pressants, parce que le Québec, présentement, présente un retard sans précédent sur les programmes supportant la décarbonisation de son transport routier, ce qui entache son bilan des efforts de diminution des gaz à effet de serre. Le déploiement dans la province effectué jusqu'à présent est basé sur un ratio d'une BRCC pour chaque 100 véhicules entièrement électriques enregistrés sur nos routes. Ce ratio de 1 % est celui utilisé en Norvège, chef de file en électrification des transports au monde. Le ministre Moreau a pu lui-même constater le déploiement de l'infrastructure de recharge lors d'un récent voyage dans ce pays.

Je tiens à attirer votre attention sur quelques chiffres afin de pouvoir comparer le portrait global du Québec avec d'autres pays tels le Japon et la Norvège. Donc, si on porte attention au tableau que j'ai, sur le document, on peut voir qu'on compare la Norvège, le Japon et le Québec pour des raisons très précises. Au niveau de la population, bon, 5 millions, Norvège, Japon, 127 millions, Québec, 8 millions. Nombre de véhicules, on parle d'environ un véhicule pour deux citoyens, un peu plus au Québec, le ratio est légèrement plus élevé. En Norvège, ils ont 155 000 véhicules entièrement électriques,

au Japon, un pays avec beaucoup plus de gens, ils en ont 116 000, donc moins qu'en Norvège, et, au Québec, on en a 13 000. Le nombre de bornes rapides, maintenant : au Québec, on parlait d'environ 110, 113 bornes rapides, en Norvège, ils en ont 900, et, au Japon, plus de 7 000. Donc, ça fait un ratio de borne par nombre de véhicules de 0,7 % en Norvège, au Japon, plus de 6 %, et, au Québec, 1 %.

Pourquoi on parle de ça? Bien, c'est essayer de comprendre, un petit peu, l'utilisation, l'impact du territoire, la densité par habitant. Puis on se rend compte que les facteurs qui font que le Japon a besoin d'autant de bornes, c'est simplement que ce pays-là a un manque d'accès aux bornes domiciliaires et à du stationnement où on peut avoir des bornes sur rue. Donc, c'est important pour eux d'utiliser les bornes rapides comme des stations d'essence. En Norvège, les distances sont plus courtes, l'étalement est moins important, et aussi les vitesses sur autoroute sont... un petit peu plus tard.

Donc, en d'autres termes, avec un territoire presque quatre fois plus grand que la Norvège — on parle du Québec — qui est étalé dans toutes les directions plutôt que dans un seul axe, avec une population 1,6 fois plus élevée et possédant un climat hivernal plus rigoureux réduisant davantage l'autonomie au Québec, le ratio de 0,7 % de la Norvège ne suffit pas dans notre province. Pour sa part, le Japon possède un nombre élevé de bornes rapides dû au manque d'accès aux bornes domiciliaires et aux stationnements. Chaque pays doit établir un ratio selon ses critères et ses réalités.

Dans la dernière année, le taux d'installation de bornes rapides au Québec par le Circuit électrique a chuté drastiquement, à cause de son modèle d'affaires désuet consistant à trouver des partenaires pour l'achat et l'installation de ces bornes. Heureusement pour les électromobilistes, le réseau indépendant Flo a comblé une petite partie du vide laissé par le Circuit électrique en faisant des demandes de subvention au gouvernement fédéral via leur programme d'infrastructures et en créant des partenariats avec des entreprises privées, telles que Cadillac Fairview et Crevier.

Le ratio de 1 % n'est pas, cependant, adapté à la réalité des électromobilistes québécois pour plusieurs raisons : la température extérieure est plus froide, les distances sont plus grandes, il y a plus d'autoroutes, donc les vitesses sont plus élevées. Ce sont tous des facteurs qui consomment plus d'énergie, donc nécessitent plus de recharges. Ainsi, nous observons régulièrement, depuis deux ans, des files d'attente aux bornes rapides lors de pointes d'utilisation très spécifiques, donc à des heures et à des jours très spécifiques, et ce, dans des emplacements desservant des corridors électriques importants.

• (10 h 40) •

Il est important aussi de noter que de nombreuses BRCC sont sous-utilisées. Généralement, c'est en raison de leur emplacement et du nombre moins important de véhicules entièrement électriques qui sillonnent ces routes. Il s'agit, encore une fois, d'une conséquence du modèle d'affaires actuel du circuit électrique.

Il faut parler aussi des infrastructures d'avenir, donc, pour la recharge puis le soutien balisé aux véhicules électriques... sont la clé du succès pour alimenter des véhicules entièrement électriques aux quatre coins de la province, puis offrir une sécurité énergétique aux électromobilistes. Ceux-ci doivent être confiants de pouvoir recharger lors de longs trajets rapidement et sans détour, dans des emplacements avec des services et non des stationnements municipaux.

Nous supportons les recommandations du CCEI, présidé par Mme Monique Leroux, visant l'installation de 2 000 bornes rapides. Celles-ci doivent être déployées en superstations de quatre à 20 bornes par site, tout en s'assurant de leur évolutivité pour les standards de recharge de nouvelle génération. Il faut, pour cela, que le circuit électrique change sa mentalité, passant d'une installation de bornes rapides à court terme, répondant à un besoin immédiat, à une vision à long terme, en prévision des véhicules sur nos routes. C'est ce que la compagnie Tesla a toujours fait : bâtir en prévision et non en réaction. C'est pour ça qu'un site de superchargeurs de Tesla, comme celui de Drummondville, qui s'est vu doter de huit stations de recharge à 120 kilowatts il y a trois ans, alors que, deux mois plus tard, Hydro-Québec y installait une seule borne rapide de 50 kilowatts... Il a fallu deux ans à ces derniers pour installer une deuxième borne de 50 kilowatts, le site accumulant des files d'attente créant la frustration et la désillusion chez les électromobilistes qui voulaient utiliser leur véhicule électrique pour faire le trajet Montréal-Québec. Puis ça, c'est un exemple parmi d'autres.

Le Président (M. Carrière) : ...à conclure, M. Rioux.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Encore aujourd'hui... Oui?

Le Président (M. Carrière) : Je vous inviterais à conclure.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Conclusion, c'est que le... Oui. La conclusion, le ratio de bornes rapides par véhicules entièrement électriques doit être de 2 % d'ici 2020 pour promouvoir l'adoption de ces véhicules, augmenter la couverture du vaste territoire puis éviter la congestion problématique. À compter de 2021, le ratio ciblé peut décroître, simplement parce qu'il va y avoir des avancées technologiques, l'autonomie des véhicules de troisième génération va avoir un impact, et d'autres facteurs. Quand on va être bien desservi, on pourra s'assurer que les corridors soient modifiés d'une façon différente.

Le projet de loi ne permettra pas de rattraper le retard accumulé dans les dernières années, ainsi que les prochains mois de 2018 si le projet de loi n° 184 est adopté. C'est important pour Hydro-Québec, dont Circuit électrique, de trouver un financement supplémentaire, et on a des choses à discuter, en annexe I, afin de rattraper le temps perdu. Le dernier n'est pas comptabilisé dans leur plan actuel, c'est important de le comprendre. Le retard nous inquiète, d'autant plus que nos efforts de sensibilisation auprès de la population ont un taux de succès beaucoup plus élevé cette année par rapport aux années précédentes.

De plus, la récente augmentation du prix de l'essence aura certainement un impact sur la propension des citoyens à se tourner vers l'électrique pour leur prochain achat. La norme VZE va avoir un gros impact. Il est urgent d'agir. On a initié le mouvement, l'AVEQ a initié le mouvement pour un réseau de bornes rapides en 2013, puis on a demandé à différents intervenants dès cette année de soutenir leur pétition. On vous demande aujourd'hui, aux élus de différents

partis politiques, de soutenir le projet de loi n° 184 sans partisanerie. Le financement proposé n'est pas parfait, il ne correspond pas à un budget suffisant pour soutenir nos demandes initiales. Cependant, avec les élections qui auront lieu cet automne, ne pas voter en faveur de ce projet de loi sera préjudiciable à l'avenir des véhicules électriques au Québec. Nous préférons donc un mode de financement imparfait, qui peut être bonifié dans le temps à travers différentes sources — on parle encore de notre annexe I — mais qui pourra être mis en action dès maintenant, plutôt que de ralentir le processus pour trouver une solution qui aura causé entre-temps des dommages irréversibles dans le marché florissant des véhicules électriques. Merci.

Le Président (M. Carrière) : Merci beaucoup, M. Rioux, pour votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la période est à vous.

M. Moreau : Merci. Merci, M. Rioux, pour votre participation à la commission parlementaire. Écoutez, le député de Saint-Jérôme ne semblait pas avoir d'opinion sur le projet de loi puis il attendait de voir les intervenants parler. Si j'ai bien compris, dans la conclusion de votre présentation, vous y suggérez de voter en faveur du projet de loi. Est-ce que j'ai bien saisi ça? C'est parce que ça peut l'inspirer pour ses remarques tantôt.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Absolument. Puis je crois que ce qui a été discuté au niveau des 100 000 véhicules à atteindre, c'est d'ici la fin de 2020, et non pas d'ici le début de 2020. Ça ajoute quand même une grosse année, puis on voit que la vente des véhicules électriques augmente de 60 % en moyenne à chaque année au Québec. Nous, on a établi que ça serait peut-être à la mi-2021 qu'on atteigne cet objectif. Donc, pour quelques mois, je pense que ça ne vaut pas la peine de discuter comme ça.

M. Moreau : Bon, bien, je suis assez d'accord avec vous.

Maintenant, vous avez parlé de l'exemple de la Norvège puis vous nous citez, dans votre rapport, tableau comparatif avec le Japon, la Norvège et le Québec, puis vous voyez que, notamment, sur l'étendue du territoire, vous mettez que le Québec, et vous avez raison, est à peu près cinq fois la superficie de la Norvège et du Japon. Par contre, en termes de densité de population, est-ce que vous avez évalué quel serait le ratio si on tenait compte de la superficie du Québec où se trouve la majorité de la population, c'est-à-dire de la frontière ontarienne, le long des deux axes entre Ottawa et Québec vraisemblablement, peut-être avec une incursion dans les Cantons-de-l'Est? Parce que, quand on regarde au nord du 49e parallèle, le Plan Nord, c'est 1 200 kilomètres carrés, puis il y a seulement que 120 000 personnes qui habitent là-bas. Alors, est-ce que vous avez fait le calcul de ce ratio-là en tenant compte de l'espace habité du Québec?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui, parce qu'on tient compte non seulement des propriétaires de véhicules électriques dans la province, on regarde aussi en Ontario, où ils ont déjà un programme, qui est subventionné par le gouvernement, de bornes rapides, ce qui va permettre aux électromobilistes, qui sont de plus en plus nombreux en Ontario, puisqu'ils ont un incitatif de 14 000 \$... Donc, les gens ont un incitatif important à acheter des véhicules électriques et ils veulent pouvoir continuer à utiliser leurs véhicules, à faire du tourisme. Au New York, New Hampshire, il y a beaucoup de programmes comme ça. Donc, oui, le ratio est de 2 %, donc deux bornes rapides par 100 véhicules entièrement électriques. Par la suite, après 2021, on s'attend à ce qu'on puisse diminuer ça, parce que les véhicules de première et deuxième générations ne se vendront plus. Il va y avoir des technologies, les batteries vont durer 500 kilomètres et plus pour la troisième génération.

M. Moreau : ...avec des autonomies plus grandes. Alors, des véhicules avec une autonomie plus grande...

M. Rioux (Simon-Pierre) : Exactement.

M. Moreau : ...donc qui viennent influencer sur le déploiement du réseau ou sur la configuration du réseau. C'est exact?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui. Aussi, il faut faire attention, parce qu'on ne veut pas que ça soit seulement des bornes de 50 kilowatts qui soient installées puis qu'on ait 1 600 ou 2 000 bornes rapides à 50 kilowatts, parce que ça va être une technologie qui est dans désuétude. Déjà, les bornes de 100 kilowatts sont disponibles et on s'attend à ce que le circuit électrique installe, dès maintenant, à partir du moment où le projet de loi soit accepté, des bornes de 100 kilowatts, parce qu'il y a déjà des véhicules qui sont disponibles, qui acceptent ce type de recharge là. Ça va diminuer le temps de recharge aux bornes, ça va permettre une fluidité aux bornes aussi.

M. Moreau : Donc, vous concevez que le déploiement du réseau ne se ferait pas d'une façon nécessairement linéaire, c'est-à-dire le même nombre de bornes à chaque année ou un déploiement identique, mais qu'on va devoir tenir compte des situations et des données origine-destination, des principaux axes routiers et, effectivement, du fait qu'au fur et à mesure que la technologie va se déployer... Par exemple, vous savez qu'il y a des bornes de recharge tout le tour du circuit de la Gaspésie, qui est un circuit touristique, donc qui n'a pas le même volume ou la même vitesse de véhicules que, par exemple, dans les déplacements quotidiens ou des déplacements liés au réseau de travail.

Donc, ce que vous nous dites, c'est : Soyez prudents dans vos prévisions sur le mode de déploiement du réseau et assurez-vous que vous ayez une vision à long terme, c'est-à-dire qui tienne compte de l'évolution de la technologie, d'une part, et, d'autre part, des besoins à court terme, parce qu'on doit avoir... C'est un peu comme faire décoller un avion : on doit mettre plein gaz au décollage puis, après ça, on peut atteindre une vitesse de croisière et réduire la vitesse.

Maintenant, est-ce que, selon vous, parce que vous en avez parlé, le modèle actuel, et ça, on en convient, est épuisé? C'est-à-dire, le recours au secteur privé comporte, pour nous, deux inconvénients. D'une part, il faut aller chercher les gens qui sont intéressés, ce qui n'est pas nécessairement toujours facile, on le voit. D'autre part, ça ne crée pas un circuit qui est nécessairement cohérent, selon les habitudes de déplacement.

Est-ce que, pour vous, le fait de confier ça à la société d'État, qui est Hydro-Québec, à travers le circuit électrique, c'est un élément qui va dans le bon sens pour la configuration du circuit?

M. Rioux (Simon-Pierre) : M. le ministre, vous comprenez très bien la problématique. Je dois vous féliciter à ce niveau-là. Le circuit électrique a des gens qui sont...

M. Moreau : ...que les partis d'opposition entendent ce que vous dites, là?

M. Rioux (Simon-Pierre) : J'espère que le volume est assez fort de votre côté.
• (10 h 50) •

M. Moreau : Oui, oui, oui. Puis c'est enregistré.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Les gens du département du circuit électrique chez Hydro-Québec sont des gens très qualifiés. Ils s'appuient sur des données probantes, ils s'appuient sur des études qui peuvent démontrer les déplacements entre différentes régions, donc on ne peut pas seulement se concentrer à dire : Il y a tant de véhicules électriques en Montérégie, donc on va installer des bornes là. Les gens de Montérégie se déplacent puis il faut voir où est-ce que ces gens-là se déplacent pour installer les bornes en conséquence.

Puis, comme on mentionnait, on essaie toujours de réinventer la roue. Pourquoi? Il y a un modèle qui a fait sa preuve à travers la planète, c'est le modèle de Tesla, qui, déjà, en prévision, installe les bornes en de multiples stations, donc ils vont installer huit à 16 à 32 bornes à un seul endroit, et les gens vont s'y rendre par la suite. Puis ils savent que les ventes vont augmenter. On le sait déjà que les ventes vont augmenter au Québec, on prévoit déjà 100 000 véhicules, on prévoit déjà 300 000, 500 000, 1 million. Pourquoi se limiter à dire : Bien, on va mettre une borne ici puis on verra plus tard si on a besoin d'en installer une deuxième? On multiplie les coûts. Puis, oui, Hydro-Québec essaie de prévoir en ayant des installations qui vont être un peu différentes et s'assurer qu'on peut installer, au minimum, deux bornes dans le futur. Les coûts vont augmenter dans le futur, on le sait, hein? Si on attend un an, deux ans, on veut creuser le métro, on voit que les coûts deviennent de plus en plus importants, on veut éviter la... on veut que l'argent qui soit utilisé soit utilisé le plus intelligemment possible.

M. Moreau : Alors, M. Rioux, il nous reste à peu près sept minutes, je vais essayer de faire des questions plus courtes, je vous inviterais à avoir aussi des réponses plus courtes, parce que je veux couvrir un certain nombre d'éléments que vous soulevez dans votre mémoire.

Je reviens à l'exemple de la Norvège et au pessimisme du député de Saint-Jérôme. Alors, lui, il dit : Écoutez, ça devrait être un miracle si jamais vous atteignez votre objectif. Vous semblez croire beaucoup plus aux miracles un peu que lui. Est-ce que vous avez vu les chiffres en Norvège ou... d'abord, l'écart dans la valeur d'achat, le coût d'acquisition d'un véhicule électrique sont beaucoup moins importants qu'ici. Ici, il peut y avoir une compensation par une subvention gouvernementale, mais, quand même, l'écart est assez encore important, ce qui n'est pas le cas là-bas. Et, malgré tous les éléments incitatifs de la Norvège, on voyait une croissance très lente de l'augmentation du nombre de véhicules électriques et, selon le tableau que le ministre de l'Énergie lui-même, en Norvège, m'a présenté, c'est devenu une courbe exponentielle à partir du moment où le circuit électrique de bornes de recharge rapide a été déployé. Et lui estime essentiellement ça lié au comportement humain, qui est une question de confiance puis de sécurité, en sachant que, quand on aura besoin d'une recharge, on en aura une. Est-ce que vous, vous pensez, vous, qu'on risque de voir le même phénomène, ici, au Québec. Vous êtes dans un groupe d'électromobilistes, les gens en parlent, j'imagine que vous avez des observations à faire là-dessus.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui, on observe qu'on a besoin de quatre points principaux pour qu'il y ait une augmentation des ventes. On parle des incitatifs financiers, on espère qu'éventuellement ça pourra augmenter pour accoter ce qu'il y a en Ontario. On doit avoir des infrastructures, c'est ce dont on parle aujourd'hui, puis il va avoir un gros impact à ce niveau-là. Et on a même fait un projet avec le MTQ pour s'assurer que les bornes de recharge rapide soient indiquées sur les autoroutes, comme ça, les automobilistes qui n'en ont pas de besoin vont quand même voir qu'à la prochaine sortie il y a des bornes de recharge rapide. C'est une très belle publicité, ça va inciter les gens, ça va les sécuriser en disant : Ah, bien! Je fais toujours ce même trajet-là puis, si j'ai une auto électrique, je vais pouvoir m'arrêter puis faire une recharge, j'y vais, je saute en électromobilité. On a besoin de communication puis on a besoin aussi de disponibilité. La loi a un mandat VZE... va nous aider à ce niveau-là.

M. Moreau : O.K. Alors donc, trois éléments que vous soulignez : un circuit qui est cohérent, un affichage aussi qui indique aux électromobilistes où ils peuvent aller, donc c'est un travail avec le ministère des Transports. À cet égard-là, je travaille en étroite collaboration avec mon collègue le ministre des Transports. Et vous dites continuer les programmes incitatifs, vous souhaitez évidemment qu'ils soient augmentés, mais continuer, à tout le moins, les programmes incitatifs pour l'acquisition de véhicules neufs et de véhicules usagés. Très bien.

On a et vous parlez de la loi véhicule zéro émission, le député de Saint-Jérôme semblait dire qu'elle n'avait pas assez de dents, notre loi zéro émission. Je signalerai seulement aux gens qui nous occupent que le Québec est la seule juridiction en Amérique à avoir ce type de loi là, on est très heureux d'être à l'avant-garde.

Est-ce que vous voyez, vous, une augmentation de l'offre chez les concessionnaires soit dans les véhicules usagés soit dans les véhicules neufs? Parce qu'on peut voir, à travers la presse spécialisée dans le domaine de l'automobile, que la plupart des constructeurs veulent carrément se lancer, il y en a qui vont tomber uniquement électrique à compter de 2020, d'ailleurs. Est-ce que vous voyez un impact positif sur l'augmentation de l'offre à l'heure actuelle?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Je comprends les questionnements de votre collègue, M. Bourcier, à ce niveau-là. Présentement, on a encore des listes d'attente pour les véhicules entièrement électriques au Québec. Donc, il y a un appétit des consommateurs, il y a un manque de disponibilité. Heureusement, la norme VZE qui nous avons au Québec est révisable à chaque année, ce qui va permettre de s'assurer que, si elle manque de dents, bien, on pourra réviser le tout et s'assurer qu'elle réponde au besoin criant qu'on a au niveau des consommateurs.

M. Moreau : Donc, le cadre évolutif de la loi véhicules zéro émission est le meilleur cadre qu'on puisse avoir justement parce qu'on peut, d'année en année, s'ajuster selon que les constructeurs se disciplinent ou non pour assurer une offre.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui. Puis, en ce moment, on a aussi une difficulté parce qu'il y a un approvisionnement important qui se fait en Ontario à cause des incitatifs. On se bat un petit peu. Là, on a une loi zéro émission, eux ont un incitatif important et ils ont un certain nombre de véhicules disponibles au Québec. Mais ça va être aux manufacturiers à s'adapter à la demande et en produire plus, et, en augmentant la production, on diminue les coûts.

M. Moreau : ...nous à maintenir la pression ici pour justement offrir... Parce que ces listes d'attente là, c'est une bonne et une mauvaise nouvelle. C'est une mauvaise nouvelle parce que les gens doivent attendre, mais c'est une bonne nouvelle parce que ça indique, c'est un baromètre de l'appétit des Québécois à se tourner vers les véhicules électriques ou, à tout le moins, les véhicules hybrides pour l'instant.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui. Le seul problème avec ça, c'est que les gens qui seront en fin de location, ils ont un certain temps afin de pouvoir obtenir un nouveau véhicule et ils se font dire que, finalement, ça va être huit mois. Bien, il y en a certains qui vont se dire : Bon, bien, ça sera mon prochain, à ma prochaine location, à ma prochaine acquisition. Donc, ils délaient de quatre ans à cinq ans l'acquisition du prochain véhicule.

M. Moreau : Il nous reste 40 secondes. Je vous lance la question suivante : On m'a dit qu'il y avait certains vendeurs d'automobiles qui n'étaient pas très, très chauds à pousser sur les véhicules électriques. J'ai vu que vous aviez fait des représentations pour une approche pédagogique. Est-ce que vous croyez que les concessionnaires devraient avoir cette approche pédagogique auprès de leur personnel de vente?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui, parce qu'on a encore des histoires d'horreur de vendeurs qui déçoivent les consommateurs pour les pousser vers l'essence juste pour clore leur vente. On aimerait une meilleure éducation, on aimerait aussi peut-être un petit incitatif financier aux vendeurs ou à la concession pour s'assurer que la vente va être close et que ça va être scellé pour s'assurer que les gens ne changeront pas d'avis par la suite.

M. Moreau : Bien, merci beaucoup, M. Rioux.

Le Président (M. Carrière) : Merci, M. le ministre. Votre temps est maintenant écoulé. Je laisserais la parole à l'opposition officielle. M. le député de Saint-Jérôme, vous avez environ une dizaine de minutes.
• (11 heures) •

M. Bourcier : Merci. Je veux juste réagir à quelques propos qui ont été tenus et d'ailleurs on parlait justement des concessionnaires qui n'ont pas assez de véhicules parce que les constructeurs ne leur en donnent pas assez. On y revient, à cette loi véhicules zéro émission, qui, selon nous, n'a pas assez de dents, n'a pas assez de pression sur les constructeurs pour donner des véhicules aux concessionnaires. Écoutez, à Saint-Jérôme, là, on me mentionnait que, d'ici la fin de l'été, là, c'est zéro véhicule qu'ils vont avoir. Alors, les gens ont des listes attendues et, effectivement, comme vous le soutenez, M. Rioux, il y a des gens qui, devant l'attente qui est exagérée et la non-disponibilité des véhicules, bien, ils se tournent encore une fois vers des véhicules à essence. Donc, on a un problème.

Et puis, dans les autres propos qui ont été tenus, on parlait d'incitatifs à l'achat. L'Ontario, je vous fais remarquer, M. le ministre, c'est 14 000 \$ d'incitatif à l'achat. Il y a une belle réunion du G7, là, on est le seul pays du G7, le Canada ne donne pas d'incitatif à l'achat de véhicules électriques. Alors, il faudrait peut-être envoyer un mémo, là, à travers les différentes réunions qu'il va y avoir justement au gouvernement fédéral de nous aider à ce niveau-là. Mais, en Norvège, également, on parle aussi d'un bonus malus. Donc, les gens, s'ils achètent un véhicule à essence, sont obligés de payer une taxe, ce qui est le malus, et le bonus est retourné aux électromobilistes qui se procurent des véhicules électriques. Alors, c'est peut-être un aspect qu'on pourrait considérer pour améliorer la loi véhicules zéro émission.

Mais je retourne à vos propos, M. Rioux, je vais résumer ça pour le projet de loi n° 184 dans une belle phrase. On dit ça, à Saint-Jérôme : À défaut de pain, on mange de la galette. Pendant quatre ans, le gouvernement libéral n'a rien fait justement pour améliorer la situation des recharges rapides qu'il y a sur nos routes du Québec. Et là, tout à coup, pouf! on a un projet de loi qui en propose 1 600 d'ici 2028. Je vous comprends, là, d'être content partiellement, d'avoir des réserves. Mais, d'après vous, vous qui a été porteur d'une pétition de 10 000 signataires où on demandait 2 000 bornes de

recharge rapide... Il faut bien comprendre, les gens qui nous écoutent, là, une recharge lente, c'est une borne qui coûte 5 000 \$, et on a le temps de faire vraiment notre épicerie ou encore de s'acheter un marteau et de manger du poulet, où est-ce qu'il y en a, mais une borne de recharge rapide, c'est comme un gros frigo qui nous permet de recharger un véhicule électrique en 30 minutes. Donc, vous étiez d'accord avec une pétition qui en demandait 2 000 d'ici 2020. Alors, est-ce que vous êtes toujours en faveur de cette pétition-là ou vous trouvez ça irréaliste?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Nous... Pardon?

M. Bourcier : On ne vous entendait pas bien, là, O.K., c'est beau.

M. Rioux (Simon-Pierre) : O.K. Donc, comme nous avons mentionné, notre objectif est toujours le même : on croit que, s'il y a 100 000 véhicules électriques entièrement électriques sur les routes d'ici 2020, un pourcentage de 2 %, un ratio de 2 %, donc deux bornes rapides pour 100 véhicules électriques est nécessaire pour rattraper le retard accumulé et aussi répondre aux besoins pressants. Par la suite, ça pourrait diminuer selon les technologies qui sont sur le marché, autant pour les véhicules que pour la recharge rapide, parce que ça évolue très, très rapidement, tout ça. Donc, est-ce qu'on est heureux, on est satisfait? On prend la galette, présentement — j'aime beaucoup votre expression — on prend la galette, mais on veut s'assurer de continuer à discuter puis à être d'excellents partenaires avec le Circuit électrique d'Hydro-Québec pour s'assurer que la distribution des bornes, la feuille de route soit fonctionnelle et permette aux électromobilistes d'aujourd'hui de diminuer leur temps d'attente puis que ça soit beaucoup plus efficace pour tous.

M. Bourcier : ...question pour vous. À ce moment-là, c'est logique de croire que... on peut se permettre de rêver, M. Rioux, et possiblement de demander à Messmer justement de le faire, mais donc ça prendrait 1 900 bornes d'ici 2020, c'est bien ça que vous nous dites, là.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Absolument, oui.

M. Bourcier : S'il y a 100 000 véhicules.

M. Rioux (Simon-Pierre) : S'il y a 100 000 véhicules entièrement électriques, absolument, oui.

M. Bourcier : Là, étant donné que...

M. Rioux (Simon-Pierre) : Et ce n'est pas un gros chiffre si on compare avec le...

M. Bourcier : Est-ce que vous, là, vous croyez ça, 100 000 véhicules d'ici 2020, là? Je vous entendais parler tantôt, là, puis... d'ici la fin de 2020, là, on étire un peu, est-ce que vous croyez ça, vous, là, vous trouvez ça possible?

M. Rioux (Simon-Pierre) : On parle que, selon nos analyses, c'était beaucoup plus au sixième mois de 2021 qu'on pourrait atteindre ce chiffre-là de 97 000, enfin. Donc, pour quelques...

M. Bourcier : Là, je vous retourne, à ce moment-là, la question : Avec les retards de livraison et la mauvaise volonté de plusieurs constructeurs, qui ont même dit que leur pénalité en dollars carbone, ils étaient pour les refiler aux concessionnaires, parce qu'il y en a qui n'ont pas de modèle électrique... Alors, est-ce que vous croyez ça, que les concessionnaires vont avoir assez de véhicules pour se rendre à cet objectif-là d'ici 2020?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Ce qu'il va arriver, c'est qu'il y a de nouveaux produits qui sont présentement non annoncés officiellement et qui vont permettre d'augmenter l'offre. C'est ce qu'on a remarqué en Norvège. Lorsqu'on parle de la courbe d'accroissement des ventes en Norvège, il y avait, bien sûr, les bornes de recharge rapide qui avaient un impact, mais c'est aussi à chaque nouveau modèle qui est introduit sur le marché qui fait que les ventes augmentent. Donc, il y a un certain nombre de consommateurs qui vont être attirés par un ou l'autre des véhicules. On en rajoute un troisième puis un cinquième, puis ça attire certains consommateurs qui sont fidèles à leur manufacturier. Donc, des gens qui sont fidèles à Volkswagen vont continuer à attendre le véhicule de Volkswagen qui est 100 % électrique. On a eu la e-Golf dernièrement, et il va y en avoir d'autres aussi qui vont arriver. Les manufacturiers allemands investissent énormément d'argent pour s'assurer qu'il va y avoir une réponse positive du marché par rapport à cette demande-là.

M. Bourcier : Si, d'ici 2020, M. Rioux, on n'atteint pas le 100 000... on est peut-être en mesure de projeter un chiffre, si on ne l'atteint pas... Admettons qu'on atteindrait aux alentours de 70 000 véhicules électriques ou hybrides sur les routes du Québec. Est-ce que vous croyez qu'on va être en mesure d'atteindre le 2 % de bornes de recharge rapide pour l'ensemble de ces véhicules-là?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Je pense qu'il y a des gens d'Hydro-Québec qui vont être capables de vous répondre, parce qu'ils doivent acheter le matériel et ils doivent s'assurer qu'il y a une disponibilité pour ces bornes-là aussi. Selon nous, ce serait possible, mais, encore là, c'est leur approvisionnement qui dicte le tout.

M. Bourcier : Vous avez parlé, dans votre document, d'un financement supplémentaire, parce que semble-t-il que les électromobilistes, actuellement, ne seraient peut-être pas en mesure de payer l'ensemble des nouvelles installations de bornes de recharge rapide. On s'entend toujours? Une borne de recharge rapide, c'est comme un frigo, il y a deux prises de chaque côté. Alors, à quel financement supplémentaire vous pensez, M. Rioux... pourrait justement compléter l'achat de ces bornes-là? À quoi faites-vous allusion ici?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Merci, M. le député, d'amener ce point-là, parce que je voulais vraiment pouvoir en discuter. Financement possible? Quelque chose que vous avez déjà mentionné, c'est l'inaction du fédéral à ce niveau-là, c'est une honte. Présentement, nous sommes le seul pays industrialisé qui n'a absolument aucun incitatif à l'acquisition d'un véhicule électrique. On fait des représentations auprès du fédéral, c'est une guerre totale avec leur inaction. On parle de financement additionnel que le Circuit électrique pourrait aller chercher, parce qu'il y a un programme de financement fédéral pour les infrastructures. Au moins, il y a ça de disponible. Donc, je sais que Circuit électrique a déjà fait des démarches à ce niveau-là. Donc, ça, c'est une façon de le faire.

Deuxième, ce serait du financement additionnel du Fonds vert pour augmenter rapidement le nombre de bornes rapides pour atteindre le seuil de 2 % jusqu'à la fin de 2020, quitte à ce que ces revenus futurs résultant de leur usage servent à rembourser, en totalité ou en partie, le Fonds vert.

Le troisième, bien, c'est le projet pilote que Circuit électrique avait, qui s'appelle le Circuit électrique Duo, où il y avait des institutions, où il y avait des municipalités qui achetaient des bornes pour leurs flottes, et ils utilisaient ces bornes-là en privé pendant la semaine et lors des soirées ou des week-ends, alors qu'ils n'avaient pas besoin de recharger rapidement. Bien, ça aurait été disponible pour le public. Donc, ça augmente beaucoup et rapidement l'utilisation des bornes. Un peu comme on le fait déjà, nous, en tant qu'électromobilistes, on permet aux gens d'utiliser... on peut ou non leur permettre d'utiliser nos bornes à domicile pour les partager.

M. Bourcier : M. Rioux, je vais terminer avec une dernière question pour vous. Est-ce que vous croyez qu'un gros coût devrait être donné au départ, à partir du Fonds vert, pour un immense déploiement de bornes rapides à travers le Québec, beaucoup plus que ça l'est actuellement?

Le Président (M. Carrière) : En 10 secondes.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui, absolument. Je crois que c'est nécessaire, puis c'est pour ça qu'on le demande. Le financement présent ne sera pas suffisant pour rattraper les retards en plus.

Le Président (M. Carrière) : Merci beaucoup. On en est maintenant au temps de la deuxième opposition. Donc, Mme la députée de Saint-Hyacinthe, vous disposez de 6 min 30 s.

Mme Soucy : Merci. Je vais les prendre point par point. Mon collègue a déjà posé la question sur le financement, alors votre réponse me convient. Je voulais... le circuit cohérent. En fait, ça me rassure de voir que c'est la société d'État Hydro-Québec qui va faire la configuration du réseau. Alors, sur ça, on s'entend, c'est un bon point.

Sur les programmes incitatifs, pensez-vous qu'on devrait mettre un incitatif beaucoup plus grand chez les étudiants, par exemple, quand ils achètent leur première voiture? Parce qu'on sait que c'est là qu'on... une première voiture, si c'est une voiture électrique, déjà là, on les part, puis ils sont habitués, puis c'est une question d'habitude, c'est une question... vous l'avez dit tantôt, ils deviennent tout de suite... ils vont être rassurés, et tout. Pensez-vous qu'il y a vraiment un incitatif plus grand chez les étudiants que chez les autres consommateurs?

M. Rioux (Simon-Pierre) : C'est un point très intéressant, puis je pense que les manufacturiers couvrent déjà ce point-là, parce qu'ils ont souvent des programmes pour nouveaux diplômés qui leur offrent 1 000 \$, 1 500 \$ de rabais, que ce soit pour un véhicule électrique ou que ce soit pour un véhicule à essence. Il y a aussi le fait que les étudiants ne peuvent pas toujours se permettre un véhicule neuf. Donc, les véhicules usagés, avec... l'incitatif du véhicule usagé vient remplir ce besoin-là, je crois, à ce niveau-là. Voilà.

• (11 h 10) •

Mme Soucy : Bien, en fait, je voulais vous entendre justement sur les véhicules usagés. On a l'impression qu'il n'y en a pas tant que ça sur le marché, là. C'est très rare, même. Donc, un étudiant, c'est beaucoup plus difficile de se procurer un véhicule usagé électrique qu'un véhicule usagé à essence.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Non, de ce côté-là, je dirais qu'il y a un inventaire. Définitivement, les concessionnaires qui font de la vente de l'usagé travaillent très fort à avoir un approvisionnement des États-Unis, des véhicules qui ne sont pas rouillés, qui sont en très bonne condition, qui ont un bas kilométrage. C'est surtout le fait qu'il manque de communication. Donc, les gens ne sont pas au courant qu'ils peuvent se procurer un véhicule usagé électrique, où la batterie est encore en bonne santé. Donc, c'est tous les mythes qu'il faut essayer de dissiper à ce niveau-là pour que les gens soient en confiance.

Mme Soucy : Bien, en tout cas, je vais vous dire, j'en ai magasiné deux cette année pour mes enfants, parce qu'ils commençaient à conduire, puis je vais vous dire que moi, j'ai trouvé ça beaucoup plus difficile, en fait, que de trouver évidemment un véhicule. Et, bien, l'autonomie également est là pour beaucoup. Quelqu'un qui habite à Saint-Hyacinthe,

par exemple, selon la distance que tu as à parcourir, bien, c'est plus rassurant un véhicule à essence encore. Ça va changer avec les bornes. Mais, tantôt, le Parti québécois disait que la norme sur les véhicules zéro émission devrait avoir beaucoup plus de mordant.

Nous autres, on promouvoit un incitatif qui est sur le résultat, en fait, et non pas sur la pénalité, parce ce que ce qu'on est en train de dire, c'est qu'on devrait pénaliser les concessionnaires qui n'offrent pas assez de véhicules, alors que nous autres, on prône plus sur le côté positif. On donne un incitatif financier ou on donne plus d'incitatifs financiers, en fait, à l'achat du véhicule que de pénaliser nos entrepreneurs, parce qu'on en a reçu, j'en ai reçu récemment, et eux autres trouvent que c'est... ils trouvent ça difficile, là, cette loi-là, en fait.

Puis, selon eux, bien, eux autres sont à la merci en fait des producteurs automobiles. Donc, vous ne pensez pas que pénaliser le concessionnaire, c'est une mauvaise façon d'envisager d'enrayer le problème?

M. Rioux (Simon-Pierre) : Bien, premièrement, je vais vous dire que nous ne sommes pas contre le pétrole. Nous sommes pour l'électrification des transports. Il y a une grosse différence.

Mme Soucy : Je n'ai pas parlé de pétrole ici, là.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Oui. L'important, pour nous, c'est de s'assurer que toutes les catégories de véhicules soient représentées. Puis je fais référence à M. le député de Saint-Jérôme, qui mentionnait qu'il faudrait peut-être avoir un malus. Est-ce que c'est la bonne façon de faire? Oui, éventuellement, lorsque toutes les catégories de véhicules soient disponibles, qu'on parle des camionnettes, des fourgonnettes, puis que les gens ont le choix d'acheter l'électrique ou celui à essence, bien, qu'on pénalise puis qu'on mette un malus sur celui qui va choisir celui à essence... Mais, présentement, les véhicules ne sont pas fabriqués par les manufacturiers. Est-ce qu'on doit pénaliser le concessionnaire? Si tu es... manufacturier qui doit être pénalisé... Mais, malheureusement, il y a certains contrats qui ont été établis par certains manufacturiers pour s'assurer que la facture serait refilée au concessionnaire. Ce ne sont pas tous les manufacturiers qui font ça.

Mme Soucy : Merci.

M. Rioux (Simon-Pierre) : Merci à vous.

Le Président (M. Carrière) : Vous disposez encore de 1 min 30 s. Vous avez terminé? O.K. Alors, M. Rioux, merci beaucoup pour votre intervention. Je vous remercie pour votre contribution.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre au prochain groupe de prendre place. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 11 h 14)

(Reprise à 11 h 15)

Le Président (M. Carrière) : Alors, merci beaucoup. Je souhaite la bienvenue aux représentants d'Hydro-Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé, puis nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter puis à commencer votre exposé.

Hydro-Québec (HQ)

Mme Lampron (France) : Bonjour, M. le Président. France Lampron, je suis directrice Électrification des transports, je suis accompagnée par mon collègue, Michaël Neyrinck.

Alors, permettez-moi d'abord de saluer les membres de la commission présents ce matin ainsi que le ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles. Merci de nous recevoir dans le cadre de ces consultations particulières.

D'entrée de jeu, je souhaite souligner qu'Hydro-Québec appuie le projet de loi n° 184 favorisant l'établissement d'un service de recharge rapide pour véhicules électriques. La présence d'une infrastructure de recharge publique, rapide, dense et fiable est le facteur le plus déterminant dans la décision d'acheter un véhicule électrique. Or, on compte actuellement au Québec quelque 130 bornes rapides, ce qui est insuffisant pour stimuler une adoption rapide. Ce faible nombre s'explique par les coûts élevés et l'absence de rentabilité d'une telle infrastructure. Le constat est le même partout dans le monde. De l'argent public a donc été nécessaire dans plusieurs juridictions pour en financer le déploiement et sera encore nécessaire, contrairement au modèle proposé pour le projet de loi n° 184, afin de pouvoir en garantir la fiabilité.

Soulignons qu'une borne rapide en panne est pire, en termes d'expérience client, que pas de borne du tout. À ce jour, la grande majorité des bornes rapides du Québec ont été déployées par Hydro-Québec dans le cadre du réseau de recharge Circuit électrique, selon le modèle d'affaires où Hydro et un partenaire commercial partagent équitablement les coûts et les revenus de la recharge rapide. On l'a dit, il s'agit d'un modèle d'affaires qui a été très utile mais qui a malheureusement atteint ses limites. En effet, il devient de plus en plus difficile de trouver des partenaires qui souhaitent s'engager à perte dans ce genre d'initiative. De plus, ce type de partenariat ne favorise pas la localisation optimale des infrastructures de recharge ni la couverture de l'ensemble du territoire du Québec.

Sans investissement massif de fonds publics, les seules entités qui peuvent rentabiliser des projets d'infrastructures de recharge rapide d'envergure sont les compagnies d'électricité, qui, en plus du prix du service de recharge, bénéficient des ventes d'électricité liées à la recharge à domicile.

Actuellement, la Loi sur la Régie de l'énergie ne permet pas à Hydro-Québec d'investir dans des activités de recharge rapide et d'obtenir un rendement sur ces investissements puisque la recharge publique n'est pas une activité qui découle de l'exploitation d'un réseau de distribution d'électricité au sens de cette loi.

Hydro-Québec supporte présentement les coûts du Circuit électrique dans ses activités non réglementées. À l'inverse, les ventes additionnelles d'électricité pour la recharge de véhicules électriques sont réalisées dans le cadre de ses activités réglementées. Il n'est donc pas possible pour Hydro-Québec de faire du service de recharge rapide une activité rentable sans modification à la Loi sur la Régie de l'énergie.

C'est pourquoi la solution qui est proposée consiste à combiner les revenus des ventes sur le réseau public de bornes de recharge rapide et les ventes provenant de la recharge à domicile selon le concept de l'utilisateur-payeur. Le modèle économique et financier d'Hydro prend pour hypothèse que les coûts d'investissement des bornes rapides vont être compensés par les revenus des ventes d'électricité générées par la recharge aux bornes et à la maison. Il n'y aura donc pas d'impact sur les tarifs d'électricité.

Cette mesure s'appuie sur l'étude de la firme E3, basée en Californie, qui a identifié l'impact direct des bornes de recharge rapide sur les ventes de véhicules à hauteur de 24 % la première année et avec une augmentation progressive et pondérée à 60 % à la 10e année.

Le Circuit électrique s'appuie également sur son expérience afin d'optimiser les façons de faire et ainsi gagner en efficacité, tant dans la standardisation des installations que dans les résultats obtenus des différents appels de proposition publics en biens et services qui seront nécessaires pour déployer l'infrastructure. Au-delà de l'aspect financier et de la neutralité tarifaire, le projet assurera un service de qualité identique partout au Québec.

D'autres éléments importants sont à prendre en considération. Le projet proposé induit plusieurs impacts positifs indirects pour l'ensemble de la société, tels que : un net avantage pour la balance commerciale de la province par le remplacement de l'essence importée par de l'électricité produite localement, le soutien à une nouvelle économie du transport électrique, le développement d'un marché d'occasion des véhicules électriques qui démocratisera l'accès à ces véhicules propres à l'ensemble de la population, des économies récurrentes, estimées à 2 000 \$ par année, en moyenne, pour les propriétaires de véhicules électriques, économies qui pourront également être réinjectées dans l'économie, les appels de propositions en biens et services pour l'acquisition, l'installation ou la maintenance des équipements qui feront appel à des compagnies diverses, parmi lesquelles de nombreuses entreprises québécoises pourront se qualifier.

L'effet positif sur la santé et l'environnement sont également des éléments à ne pas minimiser. La diminution des GES, des particules fines dans l'environnement ou encore la nuisance sonore sont autant de fléaux que ce projet aidera à combattre. L'étude du Dr Peter Orris, docteur à l'Université de l'Illinois, indique que chaque dollar investi en électrification des transports permet d'éviter 25 \$ en coûts de santé en raison de la diminution de la pollution sous toutes ses formes. Le Dr François Reeves, cardiologue d'intervention réputé au Québec, fait également mention de cette réalité dans ses ouvrages, et plus récemment dans le guide de *L'auto électrique... et plus!*, paru en mai dernier.

• (11 h 20) •

Finalement, la valorisation des surplus d'hydroélectricité se traduira par de nombreuses retombées financières positives pour l'ensemble des Québécois.

Au niveau des critères liés au déploiement de l'infrastructure de recharge rapide, nous assurerons une installation sur les sites les plus stratégiques selon une approche d'expansion ou de densification par rapport aux sites déjà existants, dépendamment qu'il s'agisse d'un site de transit ou d'un site urbain. Nos critères de sélection, au nombre de cinq, s'appuient sur la pertinence et la complémentarité du site avec le réseau existant, l'accessibilité et la proximité de la zone d'achalandage, la présence de services, la faisabilité technique et les coûts. Ces critères seront pondérés. Si notre plan de déploiement est établi pour les 18 prochains mois, nous lancerons, par la suite, un appel d'intérêt afin de sélectionner les prochains emplacements et les prochains partenaires. Ce choix sera accompagné par les résultats de l'outil actuellement mis au point par l'École polytechnique, qui utilise un algorithme pour déterminer les meilleurs sites en fonction des origines-destinations des déplacements dans la province, de la densité de population par région et la puissance des bornes. La vision actuelle sur 10 ans se base sur la technologie de recharge rapide à 50 kilowatts actuellement certifiée et tiendra compte de l'évolution technologique tant des bornes que des véhicules et de leur autonomie.

Par ailleurs, le Circuit électrique ajustera le nombre de bornes rapides en fonction des projections, du nombre de véhicules à venir et selon un ratio bornes rapides-véhicules équilibré et issu des dernières études sur le sujet. Rappelons que le ratio optimal de véhicules par borne rapide fait état d'une borne par 250 véhicules et que le Circuit électrique a actuellement un ratio d'une borne pour 115 véhicules. Ce ratio restera volontairement bas les premières années afin d'être incitatif à l'adoption des véhicules électriques.

En conclusion, Hydro-Québec appuie le projet de loi n° 184. Si la loi véhicules zéro émission stimule l'offre, la présence de bornes de recharge rapide sur l'ensemble du territoire stimulera, quant à elle, la demande, ce qui contribuera à l'atteinte des cibles gouvernementales. Or, le projet de loi n° 184 répond à un besoin de financement pour un déploiement accéléré, et ce, sans impact sur les finances publiques ou sur les tarifs d'électricité. Advenant l'adoption du projet de loi, Hydro-Québec déposera rapidement à la Régie de l'énergie un projet de déploiement de bornes de façon à desservir l'ensemble des régions du Québec, et ce, en collaboration avec la collectivité québécoise. Je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Carrière) : Je vous remercie pour votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous pour environ 17 minutes.

M. Moreau : Merci beaucoup, M. le Président. Mme Lampron, M. Neyrinck, merci d'être avec nous.

Je veux revenir brièvement sur un certain nombre de choses, là, quant au déploiement. On a entendu le témoignage de M. Rioux, le président de l'AVEQ. M. le Président, je vais déposer un éditorial qui a été signé par M. Rioux le 16 mai 2018, après l'annonce du projet de loi dont on fait l'étude aujourd'hui, dans lequel M. Rioux dit ceci, et je vais... je veux que vous l'entendiez, parce qu'on va aller sur le questionnement sur le déploiement et particulièrement en relation avec la pétition qu'avait déposée l'AVEQ. Alors, il nous dit qu'il est satisfait du projet de loi, mais voici ce qu'il dit sur le déploiement, là, lorsqu'il a été invité à commenter la galette par le député de Saint-Jérôme : «En début d'année — et je cite — l'AVEQ vous a demandé de signer une pétition de 2 000 bornes de recharge rapide d'ici 2020.» Et là en gras : «Ces chiffres nous laissent une marge de manoeuvre pour les négociations. Il était impensable qu'on puisse installer autant de bornes aussi rapidement, mais il fallait tout de même presser les autorités à agir. L'objectif réel était de près de 2 000 bornes de recharge rapide d'ici 2025, et le projet de loi actuel offre 1 600 bornes rapides d'ici 10 ans — donc, 10 ans, c'est 2028 — pour un total de 1 750 bornes avec celles déjà existantes. Ce dernier échéancier est très important.» Donc, je voudrais déposer ce document-là, parce que je pense que ça va être un complément très intéressant pour le témoignage de M. Rioux aux questions posées par mon collègue le député de Saint-Jérôme.

L'autre élément qui est important, c'est que j'ai entendu aussi le député de Saint-Jérôme dire, M. le Président, qu'il devrait y avoir des incitatifs financiers à l'acquisition de véhicules électriques. Or, pour les gens qui nous écoutent, je vous indiquerai que le député de Saint-Jérôme a voté systématiquement contre tous les budgets du gouvernement qui prévoient les mesures justement incitatives pour l'acquisition de véhicules électriques. Alors, ça aussi, ça pourrait être un complément intéressant aux remarques du député de Saint-Jérôme lorsque viendra le temps de résumer nos travaux.

Mme Lampron, j'ai reçu, ici, une lettre du 5 juin 2018 que je veux également déposer, de M. Martel, président-directeur général d'Hydro-Québec, et je pense que vous en avez des copies, et j'aimerais le déposer aux gens de la commission, dans lequel M. Martel nous dit : «Suite à l'adoption du projet de loi n° 184, s'il était adopté, Hydro-Québec déposera un plan de déploiement de bornes rapides 50 kilowatts prévoyant que les investissements et les charges soient compensés par les ventes d'électricité générées par la recharge des nouveaux véhicules électriques. Aussi, nous nous engageons à déposer à la Régie de l'énergie un plan de déploiement qui n'aura pas d'impact sur les tarifs». Je voudrais déposer le document en question. Donc, mon questionnement se divise en deux. Premièrement, le déploiement et, deuxièmement, les éléments qui vont faire en sorte qu'il n'y aura pas d'impact sur les tarifs.

Sur le déploiement, vous avez indiqué, dans votre mémoire, que vous vous basiez sur cinq critères de sélection, le premier étant de se marier à ce qui existe déjà. On n'est pas pour jeter ça aux poubelles. On va l'utiliser. Pouvez-vous nous indiquer quel est le rythme de déploiement que vous prévoyez faire? Et revenez sur la question des analyses qui sont faites à partir des données scientifiques que vous avez recueillies et du travail que vous faites en collaboration avec les chaires de recherche pour voir quelle est la façon la plus optimale de déployer le réseau.

Mme Lampron (France) : M. le Président, lorsqu'on fait un déploiement ou une prévision du déploiement d'un nombre de bornes rapides, ce qui est important de clarifier, dans un premier temps, c'est qu'on s'appuie sur des ratios de bornes par nombre de véhicules. Donc, on a fait un balisage exhaustif pour voir quel était le ratio optimal. Ce qu'on voit dans la littérature, ce qui se rapproche le plus de notre réalité, c'est que le ratio optimal, c'est d'une borne de recharge rapide pour 250 véhicules tout électriques. Ce qu'il est important de préciser, c'est que ce ratio-là se calcule seulement sur le nombre de véhicules tout électriques, parce que les hybrides rechargeables actuellement ne peuvent pas utiliser la recharge rapide. Donc, lorsqu'on parle de 100 000 véhicules électriques en 2020, par exemple, on parle d'un pourcentage de ces véhicules-là qui sera tout électrique. Selon nos prévisions, c'est un pourcentage qui va augmenter d'année en année. Actuellement, on parle de 45 % des véhicules rechargeables qui sont tout électriques. Et ce qu'on regarde partout dans le monde actuellement, c'est un pourcentage de 60 %. Donc, on a un petit peu de retard à ce niveau-là, mais nos prévisions en tiennent compte. Et on tient compte de ce 45 % là qui va augmenter jusqu'à être 80 % d'ici 10 ans.

M. Moreau : Donc, juste ici, c'est important, vous tenez compte de l'évolution actuelle. C'est-à-dire, quand vous faites vos prévisions de croissance, vous dites : Il y a un léger retard à l'heure actuelle, mais ce retard-là, il est pris en compte dans l'évaluation que l'on fait, non seulement sur le déploiement du circuit, mais sur le nombre de véhicules parce que, pour arriver au calcul à coût nul, vous devez aussi avoir une projection sur le nombre de véhicules qui utiliseront la recharge.

Mme Lampron (France) : Exactement. Donc, le principe du modèle d'affaires est très, très simple. C'est une question d'équilibre. Donc, lorsqu'on parle de tarif d'électricité, c'est un équilibre entre les coûts de service et entre les ventes d'électricité. Alors, naturellement, lorsqu'on investit dans la recharge rapide, on augmente le coût de service, mais ces bornes-là vont inciter les gens à acheter des véhicules électriques. Et ça, ça va augmenter les ventes d'électricité. Donc, on arrive à un équilibre. Et c'est le concept de l'utilisateur-payeur. Donc, ce seront les électromobilistes qui vont recharger leur véhicule à la maison, ces ventes-là vont servir à financer les investissements en bornes de recharge rapide.

M. Moreau : Maintenant, sur cette question-là, dans le fond, ce que vous dites, c'est : On ne doit pas strictement se fixer un objectif en tenant compte des revenus d'Hydro-Québec à partir des recharges sur le circuit, mais aussi des recharges qui sont faites à domicile. Compte tenu de l'augmentation du nombre de véhicules, Hydro-Québec va vendre plus d'électricité.

Mme Lampron (France) : Exactement.

M. Moreau : Quel est le pourcentage de recharge qui est fait à domicile, indépendamment du Circuit électrique?

Mme Lampron (France) : On parle d'environ 90 % des recharges qui sont faites à domicile.

M. Moreau : Est-ce que, dans votre modèle, vous prévoyez que le pourcentage de recharges faites à domicile irait en se réduisant?

• (11 h 30) •

Mme Lampron (France) : En fait, ça dépend des types d'utilisateurs. Pour les gens qui ont accès à une borne à domicile, ça va rester comme ça, c'est beaucoup plus facile. On arrive à la maison, on se branche, on n'y pense plus, on repart le matin avec une voiture qui est pleine. Par contre, pour les gens qui habitent en région urbaine très dense, on pense, par exemple, au Plateau—Mont-Royal à Montréal, et qui n'ont pas accès à ça, on pense que ces gens-là qui vont opter pour un véhicule électrique vont faire comme au Japon, comme l'expliquait l'AVEQ, c'est qu'ils vont utiliser la borne de recharge rapide comme une station d'essence. Donc, on va avoir un équilibre à faire entre les régions densément peuplées et le reste du Québec.

M. Moreau : Et, indépendamment de cet équilibre-là, vos projections prévoient que l'augmentation du nombre de véhicules électriques aura nécessairement une incidence à la hausse sur l'électricité vendue par Hydro-Québec.

Mme Lampron (France) : Absolument.

M. Moreau : Et, de cette augmentation-là, vous allez procéder au financement du réseau, d'où l'impact nul sur les tarifs d'électricité.

Mme Lampron (France) : Tout à fait.

M. Moreau : Maintenant, et on peut, à la lecture du projet de loi, voir qu'on demande à la régie de prendre en compte, dans les tarifs d'électricité, des revenus requis par Hydro-Québec. Il ne faut pas se laisser flouer par ce texte-là, puisque vous pouvez faire aussi la démonstration de l'équilibre que vous venez de faire, donc, du fait qu'il n'y aura pas d'impact sur les tarifs.

Mme Lampron (France) : Et on l'a fait selon une approche qui est très prudente. Donc, on est allé chercher une firme d'experts en Californie, puisque la Californie a beaucoup d'avance sur nous, une firme qui s'appelle E3, et qui a estimé très exactement l'impact de la présence des bornes de recharge rapide sur les ventes à la maison. Donc, c'est un pourcentage qui est graduel, qui commence à 24 % et qui augmente graduellement au long du modèle de 10 ans.

M. Moreau : Maintenant, sur le ratio optimal, on a vu que, selon son témoignage ou son éditorial, M. Rioux a une vision différente des choses, ce que j'ai compris. Vous indiquez dans votre mémoire que le ratio optimal de véhicules rechargeables par borne rapide est d'une borne pour 250 véhicules et que le circuit électrique, actuellement, a un ratio de un pour 115. Évidemment, ça tient compte du peu de véhicules électriques sur nos routes. Est-ce que vous pensez que l'augmentation du nombre de véhicules électriques vous verrait revoir ce ratio ou si c'est un élément que vous allez prendre en compte dans la modulation du déploiement du réseau?

Mme Lampron (France) : Dans les premières années, on va tenir un ratio qui est très bas, c'est-à-dire d'environ 115 voitures par borne de recharge rapide, pour avoir un effet incitatif. Et, au fur et à mesure que les ventes vont prendre de l'ampleur, on va augmenter le ratio.

Ce qu'il faut savoir, M. Rioux parlait de files d'attente aux bornes de recharge rapide. À ce point-là, j'aimerais vraiment apporter une précision. Lorsqu'on regarde les statistiques d'utilisation des bornes de recharge rapide actuelles, il y a seulement une vingtaine de bornes rapides qui ont plus de 200 recharges par mois. Donc, ce sont des bornes très, très ciblées qu'on doit augmenter dans des sites très, très ciblés, par exemple à Drummondville, par exemple à Saint-Hyacinthe, par exemple à Saint-Jérôme, où on doit ajouter des bornes, parce que c'est des endroits où il y a beaucoup de déplacements.

Par contre, ici, moi, j'ai, dans les bornes qu'on a, une trentaine de bornes qui ont moins de 100 recharges par mois à l'heure actuelle, et une cinquantaine de bornes qui ont moins de 50 recharges par mois. Alors, il n'y a pas des files d'attente partout. Ce sont des endroits très ciblés, on les connaît et on va s'assurer de densifier ces sites-là.

M. Moreau : Donc, dans... pas l'algorithme, mais dans la configuration que vous allez faire du déploiement du circuit, j'imagine que vous prenez en compte, sur la base des statistiques que vous détenez déjà, les besoins en termes de nombre de bornes de recharge, sur la base notamment de celles qui présentent des files d'attente par rapport à celles qui sont très peu utilisées.

Mme Lampron (France) : ...base, la base, c'est les statistiques d'utilisation. Et ensuite on regarde aussi les statistiques de ventes, donc les statistiques d'immatriculation qui nous sont fournies chaque mois par la SAAQ. Et, avec les données de déplacements, on est en mesure de prévoir très exactement où on a besoin de bornes de recharge.

M. Moreau : Alors, vous évoquez les données qui vous sont fournies par la Société d'assurance automobile du Québec. Avec qui d'autre travaillez-vous? Alors, Hydro-Québec, vous avez des informations déjà sur les consommations d'électricité, de façon très pointue, la Société d'assurance automobile du Québec, pour les transactions qui amènent un nombre... une augmentation du nombre de véhicules électriques. Quelles autres données avez-vous? Est-ce que vous

travaillez avec le ministère des Transports, est-ce que vous travaillez avec... quelles chaires de recherche avec lesquelles travaillez-vous pour avoir les données origine-destination?

Mme Lampron (France) : On travaille avec... en fait, on a les données du MTQ, qui nous donne le taux de déplacement sur les grands axes routiers. Donc, ça, c'est un autre intrant qu'on utilise, mais je vous dirais qu'avec les données de transaction à nos bornes, avec l'immatriculation, avec les déplacements, on a quand même un très, très bon portrait pour être en mesure de planifier le réseau et on est en train de travailler avec l'École polytechnique, qui sont en train de développer un algorithme qui va nous aider à identifier les localisations de bornes.

Actuellement, je vous dirais que c'est plus facile, parce qu'il n'y en a pas beaucoup, donc on suit les réseaux autoroutiers, on en met partout, mais, à partir du moment où on va avoir un certain volume, là, c'est certain qu'on va avoir besoin d'une aide, là, que la Polytechnique va nous apporter.

M. Moreau : Maintenant, l'autre élément, vous avez parlé de l'essoufflement du modèle actuel, où on doit inciter des gens du secteur privé à assumer une partie des coûts d'installation des bornes, qu'on assiste clairement à un essoufflement. J'ai vu tous les efforts que vous avez déployés au cours des dernières années, puis, malheureusement, on voit qu'il n'y a pas un appétit énorme du secteur privé pour ça.

Mais est-ce qu'il n'y a pas un avantage, et j'aimerais vous entendre là-dessus, à avoir une direction unique dans le déploiement du réseau, compte tenu de la concentration, du nombre important de données que vous détenez et de votre capacité à vous ajuster non seulement au rythme des acquisitions de véhicules électriques, mais aussi au rythme des modifications dans les comportements des utilisateurs du réseau électrique?

Mme Lampron (France) : Il y a un avantage certain à avoir une centralisation de la planification du réseau, et on le voit très clairement en Amérique du Nord, par exemple. Il y a un seul réseau en Amérique du Nord qui est planifié de façon centralisée, et c'est le réseau de Tesla, donc, qui s'assure de couvrir le réseau d'un océan à l'autre, que ce soit aux États-Unis, que ce soit au Canada, parce qu'il y a cette planification-là, centralisée. Quand on regarde les autres réseaux de recharge qui poussent un peu partout, bien, ces réseaux-là installent des bornes là où il y a de la demande, ce qui fait qu'il y a des trous, il y a des trous dans le réseau. On voit des agglomérations de bornes ici, on les voit là, si on regarde la carte de l'Amérique du Nord, et donc il y a vraiment un avantage à ce que ce soit centralisé.

L'avantage aussi à ce que ce soit fait par une compagnie d'électricité, c'est qu'on est en mesure de gérer l'impact sur le réseau. Donc, nous, en plus de savoir tout ce que ça prend pour les bornes, on sait exactement l'impact de la consommation d'électricité sur des points très précis du réseau, alors on est en mesure d'arrimer tout ça et d'arriver avec une solution optimale.

M. Moreau : Alors, il pourrait arriver très bien que, selon les demandes sur le réseau du Circuit électrique, Hydro-Québec ait à penser à modifier les configurations de son réseau de distribution, qui est un monopole d'État, là.

Mme Lampron (France) : ...

M. Moreau : O.K. Si le projet de loi était adopté, alors le Circuit électrique a donc le mandat, Hydro-Québec peut s'adresser à la régie, quels sont les gestes que vous entendez poser en termes de consultation? Et je m'explique. Lorsque, comme ministre des Affaires municipales, à l'époque, ministre de l'Énergie, aujourd'hui, je vais dans la région Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, je réalise que les élus de chacune des régions du Québec, notamment les préfets, ont une vision régionale des besoins en circulation. Je donne l'exemple de la Gaspésie, parce qu'on m'a parlé du circuit touristique, qui est le tour de la péninsule gaspésienne, puis on voyait qu'il y avait un déploiement déjà de bornes, à peu près partout autour de la péninsule, mais il y a des maires qui disent : Bien, nous, ça nous en prendrait un peu.

Est-ce que vous avez, dans votre plan d'affaires ou dans votre stratégie que vous entendez déployer, prévu de rencontrer les élus au niveau régional pour voir s'il y a des éléments qui peuvent s'ajouter aux données purement techniques que vous détenez de la Société d'assurance automobile, ou encore du ministère des Transports, ou encore des autres parties prenantes qui viennent vous alimenter en données pour décider de la façon dont on déploie le réseau?

• (11 h 40) •

Mme Lampron (France) : On fait des consultations à plusieurs égards. Dans un premier temps, on fait un sondage de satisfaction à la clientèle de façon annuelle, à tous les mois de novembre. Donc, ça, c'est un bon intrant pour nous, parce qu'on demande aux gens : Où vous voulez des bornes? Alors, ça, c'est un premier intrant.

Hydro-Québec dispose de ce qu'on appelle, dans toutes les régions du Québec, d'équipes qui s'appellent Relations avec le milieu. Donc, ce sont des équipes qui sont en contact constant avec les élus de toutes les régions du Québec, et eux nous ramènent de l'information également, qui peuvent servir à la planification.

Dans un troisième temps, on fait également des consultations avec les groupes d'intérêt, comme l'AVEQ, à qui on parle régulièrement, avec qui on a des rencontres, qu'on informe, et ils nous font part également de leurs besoins. Alors, une fois qu'on a mis tout ça ensemble, on a quand même des données assez solides pour influencer notre planification.

M. Moreau : Puis, à partir du moment où on pourrait entrevoir l'adoption du projet de loi, sans présumer de la décision de l'Assemblée d'ici la fin de la session, vous pourriez commencer pratiquement le déploiement à peu près à quel moment, selon vous?

Le Président (M. Carrière) : En 10 secondes, Mme Lampron.

Mme Lampron (France) : En septembre.

M. Moreau : En septembre 2018, c'est ça?

Mme Lampron (France) : Oui.

M. Moreau : Parfait. Mme Lampron, merci infiniment, de même que votre collaborateur et aux gens d'Hydro-Québec, pour votre présence ici ce matin.

Le Président (M. Carrière) : Alors, je vous remercie pour vos réponses. Je laisse maintenant la parole à l'opposition officielle, le député de Saint-Jérôme, pour 10 min 30 s.

M. Bourcier : Oui, merci, M. le Président. Je veux juste faire une remarque au départ. Tantôt, je décrivais le bonus malus, mais c'était la situation qui prévalait au Danemark que je décrivais. C'est très important de faire... En Norvège, plutôt, qui est juste à côté... mais que je décrivais la situation en Norvège, plutôt que celle qui prévalait au Québec.

Écoutez, j'ai une question très simple... Bien, bonjour à vous deux. Et question très simple : Êtes-vous capables d'installer 2 000 bornes de recharge rapide physiquement, avec les moyens que vous avez? Est-ce que c'est possible d'installer 2 000 bornes de recharge d'ici 2020? Seriez-vous capables de le faire?

Mme Lampron (France) : C'est difficile de répondre à cette question-là parce qu'on pense que la quantité est beaucoup trop grande pour le besoin. Donc, ce n'est pas...

M. Bourcier : Ce n'est pas la question que je vous pose. Est-ce que, physiquement, c'est possible pour le réseau électrique, donc Hydro-Québec... Et pas une question d'argent. Je vous demande : Technologiquement, techniquement, est-ce que c'est...

Mme Lampron (France) : D'ici 2020.

M. Bourcier : D'ici 2020, est-ce que c'est possible, en faisant des appels d'offres auprès de différents sous-traitants — j'imagine, c'est ça que vous faites pour l'installation — d'installer 2 000 bornes d'ici 2020?

Mme Lampron (France) : Je vais vous répondre dans l'absolu. Probablement que c'est possible de faire un déploiement comme ça en mettant les ressources. Mais, sincèrement, je ne pense pas que ce soit une bonne utilisation des fonds publics.

M. Bourcier : J'ai une deuxième sous-question à ce moment-là. Tantôt, je vous entendais parler d'estimés de coûts, et puis je regardais votre diagramme, et tout ça. Ça a l'air bien précis. Vous parliez de revenus de vente sur les bornes de recharge publiques. Vous avez inclus aussi les revenus des recharges à domicile, qui seraient donc utilisés pour financer le projet de loi n° 184 tel qu'il est élaboré. Est-ce que vous avez évalué qu'il y avait des coûts d'entretien à ces bornes-là? Est-ce que les coûts d'entretien sont inclus à l'intérieur de votre budget?

Je vous donne un exemple, puis moi, c'est personnellement, à titre d'expérience personnelle. Il y a des bornes, des fois, qui ne fonctionnent pas. Il y en a une à Deschambault qui n'a pas fonctionné pendant un mois. Je passais devant puis j'allais justement à l'établissement où elle était installée. Alors, on appelait, puis : Bien là, ça s'en vient. Alors, il y a des gens qui réparent ces bornes-là, il y a de l'entretien à faire. Est-ce que vous avez évalué d'inclure les coûts d'entretien dans les frais et... les revenus, plutôt, les revenus qui seraient utilisés pour l'installation de vos bornes?

Mme Lampron (France) : Absolument. En fait, on a toute une liste de paramètres qu'on a utilisés pour le modèle d'affaires. Et, naturellement, la maintenance, pour moi, c'est quelque chose qui est excessivement important. Je l'ai dit dans mon allocution : Il n'y a rien de pire qu'une borne qui est en panne. Une borne en panne, c'est pire que pas de borne du tout. Donc, on est très conscients de ça.

Actuellement, notre modèle d'affaires a induit des délais dans certaines réparations, on en est conscients. Parce que, souvent, ce qui est arrivé, c'est que c'est notre partenaire qui a fait affaire avec un électricien pour faire installer la borne. Donc, le temps d'aller avec cet électricien-là... Bref, ça induit des délais qu'on ne souhaite pas voir se renouveler.

Alors, oui, on inclut des frais de maintenance. On inclut des frais de réparation également. Ce n'est pas la même chose. Donc, ça arrive qu'une voiture recule dans une borne rapide. Il faut la réparer. On a une série, là, de choses qu'on a prises en compte, notamment les frais d'ingénierie, les frais d'installation et les frais de service à la clientèle.

M. Bourcier : Je vais vous parler de votre plan de déploiement de vos bornes rapides. Est-ce que vous pouvez nous donner les installations, année après année, du nombre de bornes qui vont être installées au Québec précisément, soit d'ici 2020? Vous avez les chiffres actuellement en main, là.

Mme Lampron (France) : On a, dans notre modèle d'affaires, effectivement, tous les chiffres selon les prévisions. Ce qu'il faut voir, c'est que le nombre de bornes tient compte des prévisions. Donc, effectivement, année après année, on a un nombre de bornes très précis qui est prévu pour qu'on se rende jusqu'à 1 600 bornes en 2027.

M. Bourcier : Est-ce que vous pouvez nous en faire état, actuellement, de ces chiffres-là, Mme Lampron?

Mme Lampron (France) : Oui, effectivement, on peut vous donner ces chiffres-là, la seule chose qu'on doit mentionner, c'est que ces chiffres-là vont être déposés à la régie, qui va devoir les valider.

M. Bourcier : Et pouvez-vous déposer, à ce moment-là, ces prévisions-là à la commission?

Mme Lampron (France) : Certainement.

Le Président (M. Carrière) : On va demander de les déposer à la présidence. On pourra en faire la distribution.

Mme Lampron (France) : Parfait.

M. Bourcier : Et, Mme Lampron, toujours avec ma question : C'est quoi, les chiffres, d'ici 2020, à ce moment-là, si vous dites que, bon, c'est physiquement possible d'en installer 2 000, mais bon, on est dans le pays des licornes, là, je ne sais pas... que vous dites, là, peut-être... Mais, d'ici 2020, quels sont, vous, votre ventilation d'installation de bornes de recharge précisément?

Mme Lampron (France) : Précisément, donc, ce qu'on vise à faire cette année, c'est : on va en installer 80 environ, l'année prochaine, 115 et, en 2020, 160.

M. Bourcier : Vous pouvez répéter, s'il vous plaît, pour... c'est parce que j'ai mal entendu?

Mme Lampron (France) : Donc, environ 80 cette année, 115 en 2019 et 160 en 2020.

M. Bourcier : Pour un total de... C'est un peu comme le travail à la chaîne, là.

Des voix : ...

M. Bourcier : 355 bornes d'ici 2020. En terminant l'année 2020, là. Je veux être bien sûr que...

Mme Lampron (France) : 31 décembre.

M. Bourcier : Ah! O.K. Plus les 110, donc on atteint 465 bornes de recharge rapide sur les routes du Québec.

Mme Lampron (France) : Selon nos prévisions, ça nous amènerait à un ratio d'une borne pour 117 véhicules tout électriques.

M. Bourcier : On est encore loin du 2 % justement, qui était mentionné par le monsieur précédent, de l'AVEQ.

Mme Lampron (France) : Et j'aurais aimé qu'on pose la question à M. Rioux : D'où vient ce 2 % là? Parce que, dans le balisage que nous, on fait dans l'ensemble des juridictions, on parle plutôt d'un ratio optimal d'une borne pour 250.

M. Bourcier : Selon vos standards, là, que...

Mme Lampron (France) : Selon la littérature sur le sujet à l'échelle de la planète.

M. Bourcier : Mais, en présumant que le Québec a des distances beaucoup plus grandes, que les rapides sont utiles sur les routes, les grands axes routiers, trouvez-vous ça un peu conservateur comme objectif?

Mme Lampron (France) : Bien, en fait, le ratio est un ratio par nombre de véhicules électriques. C'est certain qu'on a plus à couvrir, je suis d'accord avec vous. Mais on le voit très, très bien dans nos statistiques d'utilisation : à l'heure actuelle, il y a seulement des endroits très stratégiques où on a besoin d'un très, très grand nombre de bornes, et ailleurs on arrive tout à fait avec le ratio.

M. Bourcier : À ce moment-là, si vous en déployez quelques-unes, est-ce que vous prévoyez en doubler quelques autres, par exemple... J'ai un bel exemple. Vous en citez quelques-uns où... il y en a qui étaient très sollicités. À Montebello des fois, il y a quatre, cinq, six véhicules qui attendent. On s'entend-u que, quand on attend après une borne de recharge rapide, la personne n'est pas toujours là, on ne sait pas ce qu'elle fait, on ne sait pas où elle est. Il y a une civilité qui est à développer d'ailleurs à ce sujet-là. Alors, est-ce que vous prévoyez doubler certaines installations?

Mme Lampron (France) : Absolument. Écoutez, on n'est pas ici pour dire que le réseau actuel est complètement parfait, on est très conscients qu'il y a des sites qui ont besoin d'être doublés. On va avoir plusieurs types d'installation dans notre déploiement : on va avoir des sites qui vont être doubles, on va avoir des superstations, comme on a installé à Beloeil,

on va avoir des sites simples qui vont être prévus pour être doublés également. Donc, tout ça, ça va faire partie de la planification.

M. Bourcier : Est-ce que vous croyez qu'Hydro-Québec, le réseau électrique ne doit dépendre que du financement des électromobilistes qui se rechargent ou on pourrait y avoir d'autres sources de financement qui viendraient assurer comme la pérennité du réseau électrique justement, le financement continu pour l'installation de bornes, là? Quelle est votre opinion là-dessus?

Mme Lampron (France) : L'important, c'est d'obtenir une source de financement qui soit pérenne, donc qui soit continue pour qu'on puisse maintenir le réseau et continuer le développement. Mais on est conscients qu'il peut y avoir des sources de financement qui soient ponctuelles. Par exemple, Ressources naturelles Canada, donc un ministère fédéral, a actuellement un programme de subventions pour venir en aide au déploiement. C'est un programme auquel on a déposé des demandes de financement, et, si on obtient cette source de financement là, ça va nous permettre à la fois de nous donner de la marge ou d'en faire un peu plus.

• (11 h 50) •

M. Bourcier : Est-ce que c'est le même fonds qui est versé au Québec et qui subventionne à 90 % le gaz naturel et l'hydrogène? Est-ce que c'est le même fonds? Parce que je vois que le financement qui est accordé au Québec, ça concerne seulement 10 % en électrification de transports.

Mme Lampron (France) : Bien, en fait, c'est un programme, j'ai oublié le nom, Michaël, je ne sais pas si tu te souviens du nom, parce que ça a un nom comme ça, mais c'est un fonds qui finance à 50 % les bornes de recharge rapide et pour lequel on attend la réponse d'ici le début juillet. Et c'est un fond qui finance aussi l'hydrogène, je crois.

M. Bourcier : Et le gaz naturel.

M. Neyrinck (Michaël) : C'est l'hydrogène.

Mme Lampron (France) : Seulement l'hydrogène.

M. Bourcier : Seulement l'hydrogène.

Mme Lampron (France) : Et les véhicules électriques. Et ça s'appelle...

M. Neyrinck (Michaël) : Infrastructures vertes.

Mme Lampron (France) : Ça s'appelle un programme d'infrastructures vertes.

M. Bourcier : ...initiative de recharge pour les carburants de remplacement? C'est bien ça qu'on... C'est bien comme ça qu'on l'appelle? Ce n'est pas celui-là?

Mme Lampron (France) : Michaël, je vais peut-être te laisser le...

M. Neyrinck (Michaël) : Donc, c'est le fonds pour les infrastructures...

Le Président (M. Carrière) : Il faudrait vous présenter.

M. Neyrinck (Michaël) : M. le Président.

Le Président (M. Carrière) : En 30 secondes.

M. Neyrinck (Michaël) : Le Fonds d'infrastructures vertes...

Une voix : ...

M. Neyrinck (Michaël) : Ah! Michaël Neyrinck, M. le Président.

Donc, c'est le fonds d'infrastructures vertes pour le déploiement de véhicules, de bornes de recharge rapide pour véhicules électriques et carburant de remplacement à l'hydrogène. C'est le nom du programme.

M. Bourcier : C'est le même. O.K. On se comprend. On se rejoint sur la terminologie, là. Mais je pense qu'on est pas mal pareil.

Une voix : ...

M. Bourcier : C'est la même. On est toujours dans la même galette, M. le ministre.

Le Président (M. Carrière) : Merci, M. le député de Saint-Jérôme. Je laisserais maintenant la parole à Mme la députée de Saint-Hyacinthe, de la deuxième opposition, pour une période d'environ sept minutes.

Mme Soucy : Bonjour. Comme je passe la troisième, évidemment, il y a moins de questions. Mais, en fait, ça adonne bien, parce que j'aimerais bien comprendre. Pouvez-vous m'expliquer comment qu'Hydro-Québec va faire pour comme départager le coût provenant du revenu de la borne de chargement à la maison versus la consommation domestique? Parce que ça va être, j'imagine, des statistiques, parce que... Oui. Parce que, comme, allez-vous vous baser... En ce moment, la voiture électrique qui se recharge à la maison est sur le tarif D, puis la deuxième partie est au tarif de 0,10 \$ le kilowattheure. Est-ce que ça va être les mêmes tarifs qui vont se retrouver sur le réseau électrique?

Mme Lampron (France) : Si le projet de loi n° 184 est adopté par l'Assemblée nationale, les tarifs de recharge rapide vont être déterminés par le gouvernement par règlement, par voie de règlement. Donc ça, c'est...

Mme Soucy : Donc, ils pourraient être différents, que...

Mme Lampron (France) : ...pour les bornes publiques.

Mme Soucy : O.K. Puis il pourrait être différent que le tarif à la maison, parce que le tarif... Un propriétaire, en fait, de véhicule électrique qui a une borne à la maison, c'est branché sur le même compteur que le reste de la consommation domestique. Donc, c'est pour ça que vous allez vous baser sur les statistiques, parce que vous ne pouvez pas les départager. Donc, vous allez envoyer l'argent à Hydro-Québec Distribution sur des statistiques. C'est bien ça?

Mme Lampron (France) : En fait, ce sur quoi on se base, notre modèle, c'est qu'un véhicule électrique consomme... parcourt 18 000 kilomètres par année avec une consommation de 21 kilowattheures au 100...

Mme Soucy : Donc, 300 quelques dollars par année.

Mme Lampron (France) : Exactement.

Mme Soucy : O.K. Donc, vous allez dire : Bien, il y a une voiture électrique à telle adresse parce qu'il y a une borne, évidemment, donc. Qu'il y en ait... Vous allez dire : Bien, on prend 350 \$, on l'envoie à Hydro-Québec Distribution, puis pour compenser. Parce que, si on ne veut pas que ça atteigne les tarifs, bien, il faut que l'argent soit retourné, il faut qu'elle soit départagée. Comment vous allez faire pour la départager? Quand vous allez arriver à la Régie de l'énergie, là, il faut que ça soit déjà départagé?

Mme Lampron (France) : Effectivement. Donc, on dit, un véhicule électrique, c'est tant de kilowattheures par année. 10 % sur le réseau public, 90 % à la maison. Et puis ça, on se base sur des moyennes, des statistiques. Et, sur ce 90 % à la maison, notre hypothèse, c'est qu'il y a un pourcentage de ces ventes-là qui sont attribuables à la présence d'un réseau de bornes rapides qui est fiable et dense. Donc, il y a un certain pourcentage qui aurait été fait de toute façon, là. Il y a certains consommateurs qui, même sans bornes de recharge rapide, auraient fait l'achat d'un véhicule, et il y a un pourcentage qui est vraiment lié à la présence. Donc, notre modèle tient compte de ça. Et ces ventes-là sont calculées et font un équilibre avec les sommes qui auront été investies par Hydro-Québec Distribution. Donc là, notre modèle prévoit qu'il y a un équilibre entre les ventes attribuables aux bornes et les investissements.

Mme Soucy : Puis, pour commencer le projet, là, là, vous allez déployer 80 bornes, vous avez dit, le premier déploiement. Bien là, pour commencer le projet, qui va déboursier? Parce que l'achat des bornes, l'installation, et tout ça, est-ce que c'est... qui va le déboursier pour partir le projet, là?

Mme Lampron (France) : Ça va être dans les activités réglementées, donc ça va être dans les budgets d'Hydro-Québec Distribution.

Mme Soucy : O.K., puis il va se rembourser... parce que, bon, évidemment, il va falloir qu'il en tienne compte dans la grille tarifaire quand il va arriver à la Régie de l'énergie la première... l'année d'après, là. Je veux dire, les...

Mme Lampron (France) : Exactement, parce que, dans le projet de loi, on dit que la régie doit tenir compte des revenus requis pour déployer les bornes. Donc, ce revenu requis là, c'est les dépenses qui vont avoir été faites pour déployer des bornes, va être pris en compte par la régie pour établir les tarifs d'électricité. Mais, pour compenser ça, on va avoir calculé les ventes qui vont avoir été faites par ces mêmes véhicules. Donc, nous, on prévoit un équilibre à chaque année, pendant...

Mme Soucy : Je pensais que ça allait être, en fait, payé à même les budgets de Circuit électrique. Tu sais, la première phase, là, pour commencer le projet, je pensais que ça allait être payé par les... parce que vous avez un budget Circuit électrique. Donc, ça ne sera pas payé du tout par Circuit électrique pour commencer le projet, c'est ce que je comprends.

Mme Lampron (France) : Non. Encore une fois, si le projet de loi est adopté, ces activités-là vont devenir des activités réglementées, donc dans le budget de HQD.

Mme Soucy : Ça veut dire qu'il va y avoir une incidence, veux veux pas, sur le tarif la première année, là. Ça va être dans ses dépenses. Il n'y aura pas de revenus assez importants la première année pour couvrir toutes les dépenses que ça va avoir données, dans vos 80 bornes...

Mme Lampron (France) : En fait, vous remarquerez que, dans les chiffres que j'ai donnés, le nombre de bornes est moindre les premières années. Ils s'en vont en croissant justement pour suivre les revenus qui vont être...

Mme Soucy : Donc, vous avez calculé qu'en partant avec 80 ça allait couvrir tous les revenus... les revenus allaient couvrir toutes les dépenses du premier déploiement de 80...

Mme Lampron (France) : Exactement.

Mme Soucy : O.K. Puis, en ce moment, le modèle actuel, c'est un partenariat 50-50, et puis c'est HQD, bien... électrique...

Mme Lampron (France) : Actuellement, ce n'est pas réglementé. Donc, le Circuit électrique, actuellement, est dans les activités non réglementées d'Hydro-Québec. Donc, le Circuit électrique est sous la vice-présidence Développement des affaires, au corporatif.

Mme Soucy : Ah, O.K. Qui fait la gestion? Est-ce que c'est... en ce moment, là, est-ce que c'est réseau...

Mme Lampron (France) : Électrique.

Mme Soucy : Circuit électrique qui fait la gestion?

Mme Lampron (France) : C'est ma direction qui est responsable de...

Mme Soucy : Puis est-ce que les frais de gestion sont partagés avec... vu que c'est 50-50, les frais de gestion, est-ce qu'ils sont partagés également?

Mme Lampron (France) : Non. Les seuls frais qui sont... le partenariat, ce qui fait l'objet du partenariat, ce sont les coûts d'achat de la borne et de l'installation, et les revenus. Donc, on ne partage pas les coûts de gestion.

Mme Soucy : O.K., puis les coûts de gestion, c'est Hydro-Québec qui les...

Mme Lampron (France) : Qui les assume, oui.

Mme Soucy : Pas le privé.

Mme Lampron (France) : Exact.

Mme Soucy : Pourquoi c'est comme ça?

Mme Lampron (France) : Bien, en fait, c'est la contribution d'Hydro-Québec à l'électrification des transports, à la promotion de l'électrification des transports.

Mme Soucy : C'est bien. Merci.

Le Président (M. Carrière) : Merci beaucoup. Alors, Mme Lampron, M. Neyrinck, merci beaucoup pour votre contribution à nos travaux. La commission suspend ses... Pardon.

Documents déposés

Je prends acte des documents que M. le ministre a déposés un peu plus tôt.

Et la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30, où elle poursuivra son mandat à la salle du Conseil législatif. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 11 h 59)

(Reprise à 19 h 32)

Le Président (M. Carrière) : À l'ordre, s'il vous plaît! La commission des relations avec — hé! je n'ai pas la bonne chose — de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation reprend ses travaux. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électriques.

M. Moreau : Électroniques.

Le Président (M. Carrière) : Électroniques, merci, M. le ministre.

Nous poursuivons les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 184, Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour les véhicules électriques. Ce soir, nous entendons Roulez électrique.

Je souhaite donc la bienvenue aux représentants de Roulez électrique. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé puis nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Je vous invite donc à vous présenter puis à commencer votre exposé.

Roulez électrique inc.

M. Juteau (Sylvain) : Sylvain Juteau, fondateur et président de Roulez électrique.

M. Langlois (Pierre) : Pierre Langlois, physicien, auteur, consultant en mobilité durable.

M. Breton (Daniel) : Daniel Breton, écrivain sur l'électrification des transports et collaborateur à Roulez électrique.

M. Juteau (Sylvain) : Donc, on a fait un mémoire. Est-ce que vous avez eu une copie de notre mémoire? On l'a envoyé tardivement. Parfait.

Donc, sur la première page, il y a une photo de la station Roulez électrique, qui est une station-service, mais uniquement pour les véhicules rechargeables. Donc, on a de l'expérience sur le terrain. On est aussi partenaires avec le Circuit électrique. On a deux bornes rapides, deux BRCC qui sont installées sur le site. Donc, on peut aussi apporter notre expérience du côté partenaire côté autre des bornes, finalement. Donc, génez-vous pas pour nous poser des questions de ce niveau-là.

Bon, bien, je vais aller tout de suite avec l'exposé. Bon, je vais passer pour le projet de loi, parce que, là, on a juste 10 minutes. Évidemment, on dans un contexte de réchauffement climatique, puis les transports, c'est une part extrêmement importante au Québec des émissions de GES, ça fait que je vous laisse regarder les graphiques.

Évidemment, dans presque tous les secteurs, les émissions ont diminué, sauf dans les transports. Donc, c'est vraiment important d'électrifier les transports puis de... surtout dans le contexte qu'on est, avec de l'hydroélectricité, avec aucune... presque aucune émission. Évidemment, on consomme beaucoup d'hydrocarbures...

Une voix : Veux-tu que je précise là-dessus?

M. Juteau (Sylvain) : Oui, vas-y, Dan.

M. Breton (Daniel) : O.K. En fait, dans la politique énergétique du gouvernement du Québec, le gouvernement s'est engagé à faire en sorte que le Québec diminue sa consommation de produits pétroliers de 40 % en 2030 par rapport à sa consommation de 2013. Or, depuis 2013, la consommation d'hydrocarbures a plutôt augmenté. Pour la seule année 2016, les ventes d'essence ont augmenté de 9.2 % par rapport à 2015, ce qui représente environ 700 millions de litres supplémentaires vendus au Québec en une seule année.

Les véhicules les plus vendus, évidemment, je pense qu'on ne vous apprend rien lorsqu'on vous dit que les véhicules les plus vendus, c'est la mode des camions légers. Il y a six sur 10 véhicules les plus vendus au Québec... sont des camions légers, beaucoup de pickups, beaucoup de VUS, beaucoup de minivans. Et, pour pallier à ceci, ce qu'on voit, c'est qu'il y a une loi zéro émission qui a été adoptée au Québec et dont le but est de faire en sorte de stimuler l'offre de véhicules zéro émission afin de permettre au consommateur québécois d'accéder à un plus grand nombre et à un plus large éventail de plus de véhicules automobiles branchables et plus propres.

Le gouvernement du Québec s'est donné comme objectif à atteindre en 2020 100 000 véhicules zéro émission. Donc, dans le graphique qu'on montre plus bas, ce qu'on se rend compte, c'est que, de l'aveu même du gouvernement, cet objectif-là devrait plutôt se retrouver à peu près... on parle ici, dans le document de l'analyse d'impact réglementaire de loi zéro émission par le MDDELCC qu'on devrait atteindre en 2020, environ 68 827. C'est très précis, mais, en tout cas bref, ce que ça dit, c'est qu'on risque de rater cet objectif-là. Puis, lorsqu'on regarde les ventes de véhicules zéro émission, à l'heure actuelle, ça semble confirmer, entre autres, parce que la loi zéro émission, on a un problème avec cette loi-là, elle est extrêmement laxiste, ce qui fait qu'alors qu'il y a un an, beaucoup de gens disaient : Il n'y a de véhicule zéro émission chez les concessionnaires, faute d'offre. Bien, on se retrouve presque un an plus tard, et, malgré le fait qu'il y a une loi zéro émission qui est en place, il n'y a toujours pas d'offre, c'est-à-dire que je parle avec plusieurs concessionnaires, on est sur le terrain, on parle avec des gens du milieu, et, alors que la demande a explosé, l'offre est toujours presque inexistante chez la plupart des constructeurs automobiles.

M. Juteau (Sylvain) : C'est ça, l'offre est restée la même, mais la demande, elle a augmenté.

M. Breton (Daniel) : Exactement. Une fois qu'on a dit ça, ce dont on se rend compte, et c'est Pierre qui a travaillé sur ce dossier-là, c'est qu'en fait, ce qu'on dit, c'est que, lorsqu'on regarde que ça ne fonctionne par crédits, la loi zéro émission, on parle d'accumuler à peu près 3,5 % de crédits en 2018. Ça correspond à peu près à 2 % de véhicules neufs vendus

en 2018. Or, on est déjà à 2 %. Donc, les constructeurs n'ont pas vraiment d'effort à faire, et ça va faire en sorte que, finalement, bien, on risque d'assister à une baisse des ventes de véhicules zéro émission dans les prochaines semaines et les prochains mois parce qu'il n'y en a pas chez les concessionnaires, dont certains concessionnaires qui se spécialisent là-dedans.

Cela a un impact direct sur le projet de loi n° 184, parce que, puisque le projet de loi n° 184 dit qu'on va aller chercher notre financement à partir des revenus tirés de la recharge des véhicules électriques, bien, s'il y a un ralentissement de l'achat de véhicules électriques parce qu'il n'y a pas assez d'inventaire, bien, donc, tout le processus d'adoption et d'installation de véhicules électriques se retrouve ralenti.

Une voix : ...de bornes de recharge...

M. Breton (Daniel) : De bornes de recharge, exactement, de BRCC. Ça fait que, donc, ça, c'est un aspect du dossier. Donc, on dit que, pour nous, il y a un problème. On va revenir à la fin, à la conclusion, mais j'aimerais laisser Pierre Langlois parler des BRCC dans le monde pour faire un comparatif du ratio véhicules électriques versus BRCC ailleurs dans le monde.

M. Langlois (Pierre) : Oui, bien, en fait, j'ai pris les données de l'Agence internationale de l'énergie à travers leur document qui s'appelle *Global EV Outlook 2017*. Et, là-dedans, dans l'appendice statistique, on donne pour plusieurs pays, là, évidemment industrialisés, on donne le nombre de véhicules électriques au 31 décembre 2016 qui sont en place, le nombre de véhicules hybrides rechargeables, le nombre de bornes de recharge rapide. Et c'est une règle de deux, c'est très facile, à partir de là, de déduire combien, pour chacun des pays, il y a de bornes BRCC ou plutôt combien de voitures électriques il y a par borne BRCC.

Donc, la Chine, surprenamment, 7,3 véhicules électriques par borne rapide. La Chine, ça, quand je dis véhicules électriques, ça comprend les hybrides rechargeables, on s'entend, là. J'ai aussi un autre tableau qui est dans l'annexe du document qu'on vous a envoyé, qui fait le même tableau, sauf qu'on le fait pour les véhicules électriques seulement, 100 %, puisque c'est eux qui prennent les bornes de recharge rapide essentiellement.

M. Breton (Daniel) : Il est important de souligner que le premier marché de véhicules électriques au monde, c'est la Chine, c'est là où il s'en vend le plus et c'est là où les ventes augmentent le plus.

• (19 h 40) •

M. Langlois (Pierre) : Oui, ils ont 50 % du marché mondial, la Chine. Donc, 7,3 véhicules électriques par borne de recharge rapide. Le Japon, 25 véhicules par borne de recharge rapide. Les États-Unis, 104, la Norvège, 126, la France 68, l'Allemagne, 51, le Royaume-Uni, 56. Donc, on voit qu'essentiellement il y en a qui sont très en avance, la Chine, le Japon, et d'autres qui sont dans le milieu, essentiellement la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, autour de 50. Et c'est là, c'est ce qu'on recommande, nous, que le Québec fasse, qu'on mette 50 véhicules électriques par borne de recharge rapide, et véhicules électriques incluant, bien sûr, les hybrides rechargeables, là, sinon ça serait 25 si c'est pour du tout électrique.

Et donc ça ne tombe pas des nuages, ça vient des statistiques de l'Agence internationale de l'énergie. Et donc 50 véhicules électriques par borne de recharge, c'est 2 % de pénétration des bornes par rapport au type de véhicule. Et ça correspond à 2 000 bornes pour l'année 2020. Et on a actuellement à peu près 105 véhicules électriques par borne de recharge rapide au Québec. Alors, ce qu'on recommande, c'est d'aller vers 50. Et, pour ça, il faut y aller rondement, c'est-à-dire qu'on ne peut pas se laisser les mains dans les poches, là, il faut faire un effort.

Et on voit que le territoire... Ce qu'il ne faut pas oublier aussi, c'est que le Québec, c'est un territoire vaste et froid. Alors, qui dit froid, dit diminution d'autonomie des véhicules électriques, dit recharges plus fréquentes. Donc, au Québec, il faut mettre plus de bornes que dans un pays où le climat est plus clément. C'est tout à fait...

M. Breton (Daniel) : ...la superficie est moins grande aussi.

M. Langlois (Pierre) : Et que la superficie est moins grande aussi. Donc, c'est pour ça qu'on recommande 50 véhicules électriques par borne de recharge rapide ou, si vous voulez, 2 % de pénétration, 2 000 bornes en 2020, comme on l'avait demandé dans la pétition.

M. Breton (Daniel) : Moi, il y a une chose, là, sur laquelle j'aimerais revenir rapidement. En fait, parce que, comme on a peu de temps, dans le fond, il y a six conclusions.

On considère que le projet de loi doit être adopté parce qu'il y a urgence quant au déploiement des BRCC au Québec parce que le modèle d'affaire du Circuit électrique a atteint ses limites.

Deux, on considère que la loi zéro émission étant trop laxiste, ça va avoir pour effet de ralentir le déploiement des BRCC au Québec d'ici les cinq prochaines années puisque le financement de l'installation de BRCC est intimement lié à la vente de véhicules zéro émission.

Nous considérons que le Fonds vert, on a fait un calcul rapide, si on prenait environ 5 % du total du Fonds vert, on en aurait assez pour financer l'installation des 2 000 bornes de recharge rapide.

On considère que le nombre de 1 600 BRCC va être totalement insuffisant à l'horizon 2028, compte tenu du fait que les objectifs gouvernementaux, c'est 100 000 véhicules zéro émission en 2020 et de 300 000 véhicules zéro émission en 2026. Donc, le ratio véhicules électriques par BRCC va être trop élevé.

Nous considérons qu'il n'est pas trop tard pour le gouvernement. Ceci, évidemment, ne relève pas du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles...

Le Président (M. Carrière) : Merci. Merci. Pardon, messieurs, c'est tout le temps que nous avons.

M. Breton (Daniel) : O.K.

Le Président (M. Carrière) : Ça fait qu'on procédera... Je sais que vous avez d'autres...

M. Breton (Daniel) : Points qu'on...

Le Président (M. Carrière) : Allez-y rapidement. Je vous donne 10 secondes.

M. Breton (Daniel) : O.K. rapidement. En fait, nous considérons qu'il n'est pas trop tard pour améliorer la loi véhicules zéro émission.

Et finalement, il y a le dossier Volkswagen, où, lorsqu'on regarde, il y aurait dû y avoir une compensation d'environ 148 millions de Volkswagen pour le gouvernement du Québec, qui aurait pu faire en sorte que toutes les bornes auraient été installées aux frais de Volkswagen plutôt qu'aux frais du Circuit électrique ou des électromobilistes. Mais ça, c'est un dossier Volkswagen qui est attaché aux bornes de recharge aux États-Unis. Merci.

M. Carrière : Merci beaucoup pour votre présentation. Je laisserais maintenant la parole au ministre une pour période d'environ 16 min 30 s.

M. Moreau : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, bienvenue à vous trois. Merci de vous joindre aux travaux de la commission. Mon collègue le député de Saint-Jérôme, ce matin, disait qu'il n'avait pas d'opinion sur le fait qu'on devait ou non adopter le projet de loi et qu'il attendait les groupes. Là, je comprends que, dans la première recommandation de votre mémoire, en conclusion, vous considérez que le projet de loi doit être adopté, parce qu'il va permettre... parce qu'il y a urgence, dites-vous, là, je ne veux pas mal vous citer, pour le déploiement des bornes de recharge, des BRCC au Québec, le modèle d'affaires du Circuit électrique ayant atteint sa limite. Alors, je vous dis que, sur cette première conclusion là, on a la même lecture, qu'on doit effectivement adopter, parce que la limite, le modèle actuel a atteint sa limite.

Maintenant, ma question s'adresserait peut-être à M. Langlois, parce que, ce matin, je pense, c'est votre mémoire à la page 9, où vous semblez avoir vous-même synthétisé un tableau du nombre de bornes BRCC dans le monde. Est-ce que vous êtes certain que les chiffres que vous avez mis dans la colonne BRCC correspondent exclusivement aux BRCC ou si ce n'est pas les bornes tous azimuts? Je vous pose la question, parce que le ratio optimal de véhicules de recharge par borne rapide, selon le ratio international dont nous parlait Mme Lampron ce matin, c'est d'une borne pour 250 véhicules.

M. Langlois (Pierre) : Moi, dans...

M. Moreau : Et que le Circuit électrique a actuellement un ratio d'une borne par 115 véhicules.

M. Langlois (Pierre) : Je peux répondre?

M. Moreau : Oui.

M. Langlois (Pierre) : O.K. Dans le document, là, global, *EV Outlook 2017* de l'Agence internationale d'énergie, il y a un appendice statistique, et là on voit le nombre de bornes de niveau 2, le nombre de bornes de niveau 3, le nombre de véhicules électriques, le nombre de véhicules électriques rechargeables, le nombre de véhicules tout électriques. Toutes ces données-là sont là. Alors, c'est sûr que le premier tableau, c'est le nombre de véhicules électriques incluant les hybrides rechargeables, parce que...

M. Moreau : Juste pour vous guider, là — parce que moi, je vais lire votre mémoire — à la page 9, vous avez fait un tableau...

M. Langlois (Pierre) : Oui, je l'ai devant moi, le tableau, j'ai celui-là, ici, là.

M. Moreau : Bon. Alors, quand vous dites, par exemple, que le Royaume-Uni a 1 523, est-ce que vous me dites, là, que ce sont strictement des bornes...

M. Langlois (Pierre) : De recharge de niveau 3 publiques. C'est ce qui est décrit dans le document de l'Agence internationale de l'énergie.

M. Moreau : Bon. Est-ce que, vous, vous remettez en question le ratio optimal de véhicules rechargeables qui, sur la base de la littérature au plan international, nous dit qu'on devrait avoir une borne pour 250 véhicules? Et, si oui, sur quoi vous basez-vous pour remettre en question ce critère-là?

M. Langlois (Pierre) : Bien, je viens de vous le dire : Moi, je me base sur l'Agence internationale de l'énergie, qui ne sont quand même pas des deux de pique, là.

M. Moreau : Non, mais je ne vous dis pas que c'est des deux de pique, là, mais est-ce que l'Agence internationale de l'énergie vous dit que le ratio reconnu internationalement...

M. Langlois (Pierre) : Non, ils disent...

M. Moreau : ...ce n'est pas un... Ils ne vous disent pas ça, ils vous disent... vous, ce que...

M. Langlois (Pierre) : Ils ne disent pas ça, ils donnent les statistiques.

M. Moreau : Laissez-moi finir ma question. Vous, là, ce que vous dites, c'est : Je regarde le nombre de véhicules, puis je regarde le nombre de bornes, puis je dis que, dans des pays, il y a plus de bornes par véhicule que dans d'autres pays. Moi, je ne suis pas là, là, ma question, c'est : ratio. Il y a une norme internationale qui nous dirait que le ratio idéal, c'est une borne par 250 véhicules. Alors, ma question, c'est : Est-ce que vous remettez en question cette norme internationale là et, si oui, sur quoi vous basez-vous pour le faire?

M. Langlois (Pierre) : Premièrement, moi, je ne sais pas, là, d'où ça sort, ça, un par 250. Si on compte l'Inde, puis l'Afrique, puis tout ce monde-là, c'est sûr qu'à un moment donné on peut arriver avec n'importe quel chiffre. Mais je prends les chiffres, pour chaque pays, de l'Agence internationale de l'énergie, et, avec un doctorat en physique, je suis capable de diviser le nombre de véhicules par le nombre de bornes.

M. Moreau : Je comprends, mais, avec un doctorat en physique, vous devez être capable aussi de saisir ce qui est un ratio international sur la base de ce qui devrait être la bonne pratique. Moi, je n'ai pas un doctorat en physique, là, mais je comprends qu'il y a des normes internationales. Or, on nous dit, et Hydro...

M. Langlois (Pierre) : Dites-moi d'où ça vient. Je n'ai jamais vu ça pour l'international.

M. Moreau : Bon, alors...

M. Langlois (Pierre) : Il faut le faire par pays.

M. Moreau : Alors, je vais vous référer au témoignage de Mme Lampron, qui était avec nous ce matin.

M. Langlois (Pierre) : Mais quelle est sa référence?

M. Moreau : Bien, vous pourrez lui poser la question, là, je ne veux pas m'argumenter avec vous, là, je vous dis ceci : Mme Lampron nous dit — elle est responsable du Circuit électrique, elle est chez Hydro-Québec, ce ne sont pas des deux de pique, eux autres non plus — et elle nous dit que le ratio est d'une borne par 250 véhicules. Est-ce que — je vais y aller plus systématiquement — est-ce que vous contestez ça...

M. Langlois (Pierre) : Je conteste.

M. Moreau : ...qu'il existe un ratio d'une borne pour 250 véhicules?

M. Juteau (Sylvain) : Moi non plus, je n'ai jamais entendu ces chiffres-là.

M. Moreau : Vous n'avez jamais entendu ça.

M. Juteau (Sylvain) : Je peux vous dire que ce chiffre-là, il est catastrophique. Peut-être que, dans des pays comme en Amérique latine ou en Afrique, où il y a zéro véhicule électrique, dans ces pays-là, eux autres sont bien heureux avec une borne pour 250...

M. Moreau : Mais je pense que vous ne saisissez pas la question que je vous pose. Je ne vous demande pas le nombre de bornes divisé par le nombre de véhicules...

M. Langlois (Pierre) : C'est un ratio, monsieur.

M. Moreau : Je vous dis qu'il y a une norme internationale. Vous, vous n'avez jamais entendu parler d'une norme...

M. Langlois (Pierre) : Non.

M. Moreau : ...où on dit que la norme d'une borne pour 250 véhicules, c'est un ratio optimal.

M. Langlois (Pierre) : Moi, je constate que ce n'est pas le cas dans tous les pays industrialisés.

M. Moreau : O.K. Bon. Je comprends que vous constatez que, dans les pays industrialisés, il y en a qui sont au-delà de ce ratio-là. Je veux juste poser la question suivante : Est-ce que... Donc, vous me dites que vous n'avez jamais entendu dire que la norme d'une borne pour 250 véhicules, c'est un ratio qui est correct.

M. Langlois (Pierre) : Non, parce que ce n'est pas correct.

M. Moreau : Bien, ça, c'est votre opinion, mais vous me dites que vous n'avez jamais...

• (19 h 50) •

M. Langlois (Pierre) : Ce n'est pas mon opinion, c'est basé sur des statistiques des pays industrialisés.

M. Moreau : Mais il y a une différence entre une statistique puis une norme généralement acceptée. Moi, je peux avoir tant de médecins par tant de population. Ça ne veut pas dire que c'est bon. Ça ne veut pas dire que c'est optimal non plus. Vous comprenez? Je ne vous demande pas des cas de figure. Je vous demande : Est-ce que vous êtes capable de référer à une norme internationale? J'ai compris, vous me dites : Moi, je n'ai jamais entendu ça. Je prends votre réponse et je vais vivre avec.

Sur la question de la loi zéro émission, pourquoi vous dites qu'elle est trop laxiste?

M. Breton (Daniel) : Je peux répondre?

Une voix : Vas-y, oui, Dan.

M. Breton (Daniel) : Tout simplement parce que ça fait... Lorsque j'étais ministre, en 2012, je parlais aux constructeurs automobiles, qui disaient : On n'a pas besoin de loi zéro émission parce que, s'il y a une demande, on va y répondre. En 2014, on nous a dit exactement la même chose. Lorsque David Heurtel était ministre de l'Environnement, il s'est fait dire la même chose : Pas besoin de loi zéro émission parce que, s'il y a une demande, on va y répondre.

La loi zéro émission a été adoptée, sauf que, en donnant des crédits pour les ventes de véhicules zéro émission pour les années 2017, 2016, 2015, 2014, il y a plusieurs constructeurs qui ont pu accumuler des crédits pour faire en sorte de ne pas avoir, finalement, à se forcer beaucoup pour atteindre leurs objectifs. Donc, c'est exactement ce qu'on voit sur le terrain. Il y a des concessionnaires... En fait, la très grande majorité des concessionnaires n'arrivent pas à avoir de l'inventaire en 2018, maintenant que la loi zéro émission est en vigueur, ce qui fait qu'au moment où le téléphone, ces jours-ci, ne déroutait pas à cause du prix de l'essence, bien, ils se font dire, par la plupart des concessionnaires de la plupart des constructeurs : On n'a pas d'inventaire, vous allez devoir attendre deux mois, trois mois, six mois, huit mois, un an. Donc, ça veut dire que la loi est trop laxiste, ce qui fait que ça ralentit l'adoption de véhicules électriques.

M. Moreau : La loi est trop laxiste, parce qu'il n'y a pas un approvisionnement suffisant. La loi dit : S'il n'y a pas d'approvisionnement suffisant, il va y avoir des conséquences. Qu'est-ce que vous voulez faire dans une loi, pour dire : Je vous oblige. Comment vous allez faire ça, vous, exécuter une loi qui va dire, exemple, à Ford : Vous allez livrer tant de véhicules à Longueuil?

M. Breton (Daniel) : Bien, je vais vous donner un exemple. En fait, ça ne fonctionne pas par concessionnaire, ça fonctionne par constructeur, la loi zéro émission, mais ce que...

M. Moreau : Oui, oui. Alors, qu'est-ce que vous allez faire pour dire à Ford : Vous allez livrer tant de véhicules à tel endroit pour répondre à la demande? Qu'est-ce que...

M. Breton (Daniel) : Bien, en fait, c'est que les...

M. Moreau : Comment vous auriez conçu la loi, vous?

M. Breton (Daniel) : Bien, en fait, on aurait fait en sorte de forcer les constructeurs à augmenter leurs ventes de véhicules électriques et leurs fournisseurs de véhicules électriques dès le départ, sans leur donner les crédits pour les années...

M. Moreau : C'est ça, ma question. Comment vous auriez fait ça?

M. Breton (Daniel) : Sans leur donner autant de crédits pour les années précédentes, ce qui fait en sorte qu'ils ont accumulé les crédits en banque. On a retrouvé exactement le même problème en Californie, où les constructeurs se retrouvaient avec des surplus de crédits, qui faisait en sorte qu'ils n'avaient pas besoin d'en vendre puis ils atteignaient leurs objectifs. Donc, c'est ce qu'on a fait. On leur a donné trop de crédits pour les années précédentes.

M. Moreau : Mais vous avez vu que la loi peut être ajustée d'année en année.

M. Breton (Daniel) : Oui. Mais, en fait, c'est que la première année de reddition de comptes pour la période 2014-2018 va être en 2019, mais c'est à partir de 2019 à 2020-2021 que, là, on va commencer à faire une reddition de

comptes, parce que les cibles vont augmenter. Ça veut dire qu'avant 2022 il n'y aura pas vraiment de difficulté pour les constructeurs automobiles à atteindre leurs objectifs.

D'ailleurs, quand on voit que, déjà, ils atteignent leurs objectifs, c'est-à-dire qu'en 10 ans on a 3,5 % d'objectif à atteindre de ventes de véhicules électriques, bien, avec des véhicules 100 % électriques, s'ils vendent 1 %, 1,5 %, 2 %, ils atteignent leurs objectifs. Mais 1 %, 1,5 %, 2 %, au même moment où on assiste à une hausse fulgurante des ventes de camions légers... Et ça devrait vous préoccuper particulièrement. Quand on dit qu'on a une augmentation de la consommation d'hydrocarbures, d'essence, de 700 millions de litres en 2015 et 2016, ça veut dire qu'on s'en va exactement dans la mauvaise direction par rapport à notre objectif de réduction de produits pétroliers de 40 % d'ici 2030.

M. Moreau : Bien, vous ne pensez pas que, justement, quand on met en place un circuit électrique, qu'il va y avoir une incidence positive sur le nombre de véhicules électriques qui vont être vendus ou achetés?

M. Breton (Daniel) : Absolument.

M. Moreau : Bon.

M. Breton (Daniel) : Sauf que...

M. Moreau : Alors?

M. Breton (Daniel) : ...la courbe d'adoption des véhicules électriques étant reliée à la courbe d'installation des BRCC, le tout va arriver de façon exponentielle, mais ça va arriver dans plusieurs années.

Donc, dans les premières années, là où il y a un besoin particulier maintenant d'installer plusieurs BRCC... Et ça, il y a plusieurs personnes qui l'ont dit dans le milieu. Même Mme France Lampron, du Circuit électrique, semble dire aussi qu'il y aurait moyen de donner un «kick start» au début, pour l'adoption de BRCC, bien, c'est justement ça, le problème, c'est-à-dire qu'on risque d'être plusieurs années à avoir peu d'adoptions supplémentaires de BRCC.

M. Moreau : Ce qu'elle nous a dit, c'est que, pour ne pas avoir d'impact sur la tarification, on va y aller de façon progressive et au fur et à mesure, en respectant un ratio — que vous ne semblez pas accepter — et qui va faire en sorte que, normalement, on va augmenter le nombre de bornes au fur et à mesure que le circuit va se développer, en les ajoutant à celles qui existent déjà.

M. Breton (Daniel) : Bien, d'abord, le ratio est insuffisant.

M. Moreau : Est-ce que vous ne pensez pas, au moins, que ça va dans la bonne direction?

M. Breton (Daniel) : Ça va dans la bonne direction, ça va trop lentement dans la bonne direction.

M. Moreau : O.K.

M. Juteau (Sylvain) : Ça, ce n'est pas assez, à notre avis, il faut en faire plus. Je vais vous donner un exemple bien concret, O.K.? Tesla, qui installe lui-même ses propres infrastructures, malheureusement que son propriétaire, qui marche juste avec des Tesla, O.K., eux, ils ont annoncé qu'en 2018 ils allaient ajouter 100 bornes rapides sans «Superchargers», là, qui sont différents, O.K., mais qui sont de niveau 3, O.K., ils en ajoutent 100, là. En 2018, ils en ajoutent 100, BRCC, O.K. Puis pourtant, les Tesla, c'est juste 10 % des ventes de véhicules rechargeables au Québec, là, ils sont juste 10 %. Pourquoi ils en mettent autant, des... Parce qu'ils savent qu'il ne faut pas vivre la situation de l'oeuf ou la poule, parce qu'ils l'ont vécue en Californie. Écoute, ils sont obligés de mettre... à coup de bornes, ils sont obligés d'en mettre à coup de 40. Ils ont fait des «Superchargers» de 40 stations, là, pas juste une, là, ils en mettent à coup de 40. Ça fait qu'ils ont vu que, non, non, il ne faut pas... Il faut aller au-devant de l'arrivée des véhicules, parce que, sinon, ça a un effet néfaste, parce que, là, ça décourage les gens. Puis là on voit des photos sur les réseaux sociaux, une file d'attente de huit véhicules, parce que, là, c'est les vacances, l'Action de grâce, puis là... Ça, là, c'est néfaste, parce que l'expérience de recharge est tellement importante, il faut que ça aille rondement. Puis, pourtant, les gens, ils ne font pas des «road trips» souvent, là, on s'entend, 90 % à 95 % des recharges se font à la maison. Mais, quand tu fais le «road trip», il faut que l'infrastructure soit là. C'est comme le réseau routier...

M. Moreau : ...ce n'est pas possible d'inciter une augmentation du nombre de véhicules électriques en y allant de façon progressive. Si je comprends votre argument, c'est de dire : Il faudrait que tout le circuit soit là avant que les voitures arrivent. C'est ce que vous me dites?

M. Juteau (Sylvain) : Non, pas tout le circuit, mais il faut aller au-devant. Mettons qu'on décide d'en mettre 500, bornes rapides, dans les 36 prochains mois. Bien, moi, ce que je dis : Mettons-en 350 dans les 12 prochains mois, allons au-devant, quitte à peut-être faire un prêt temporaire, là, pour le «lack» de revenus, étant donné que, là, il n'y a pas assez de véhicules électriques pour générer des revenus de recharge, O.K. Parce que, nous, ce qu'on dit, c'est que, si on ne fait pas ça, bien, on n'atteindra pas les objectifs de 100 000 véhicules pour 2020. C'est juste ça. Ça va croître pareil, là.

M. Moreau : Oui. Est-ce que vous avez entendu le témoignage de Mme Lampron sur la progression des véhicules sur ce qu'ils utilisent comme projection pour établir l'augmentation du nombre de véhicules?

M. Juteau (Sylvain) : Malheureusement, j'étais sur la route pour venir ici.

M. Moreau : O.K., c'est bon. Sur la question du tableau, on m'indique, là, que votre tableau tiendrait compte également des chargeurs de Tesla. Vous venez de me dire que ces chargeurs-là ne sont pas universels et qu'ils ne peuvent pas être utilisés pour l'ensemble des véhicules. Puis on m'indique également que les statistiques incluent le chargeur AC 43 kW, qui ne sont pas des bornes rapides. Alors, je pense que peut-être que ça peut modifier le ratio auquel vous arrivez, là, si on exclut du tableau, qui est à la page...

M. Juteau (Sylvain) : Les AC 43 kW, il n'y en a pas en Amérique du Nord, c'est juste en Europe.

M. Moreau : Non. Bien, c'est ça. C'est parce que, dans le tableau que vous mettez, là, vous y allez aussi avec l'Europe.

M. Juteau (Sylvain) : Bien, le AC 43, c'est considéré comme du niveau 2.

M. Moreau : Allemagne, Royaume-Uni, France, Norvège, ça, pour moi, c'est tout en Europe.

M. Juteau (Sylvain) : Oui, mais le AC 43, c'est considéré comme du niveau 2, parce que ce n'est pas du DC.

M. Moreau : O.K.

M. Juteau (Sylvain) : Le DC, c'est le niveau 3, le courant continu.

M. Moreau : Alors, malgré tous les défauts que vous avez soulevés, vous estimez quand même que le projet de loi devrait être adopté. C'est ce que je comprends?

M. Breton (Daniel) : Oui, parce qu'on pense que, comme on disait, il y a urgence. Il faut qu'on déploie ça rapidement. Et il y a une chose qui est importante de comprendre, c'est qu'il y a beaucoup de gens... Présentement, le véhicule le plus vendu au Québec, c'est un véhicule hybride rechargeable, qui est la Chevrolet Volt. Mais, au fur et à mesure que le nombre de véhicules 100 % électriques arrive, on va voir une espèce de «shift». On est passés... D'abord, il y a un an, les véhicules les plus vendus étaient les véhicules hybrides. Là, maintenant, c'est les véhicules hybrides rechargeables. Et on s'attend à ce que, d'ici deux, trois ans, les véhicules les plus vendus soient les véhicules 100 % électriques, ce qui va faire en sorte de basculer la demande pour les BRCC versus les bornes à niveau 2.

M. Moreau : Merci.

Le Président (M. Carrière) : Merci beaucoup. Le temps du gouvernement est maintenant épuisé. Je laisserais... C'est au tour de l'opposition officielle. Donc, M. le député de Saint-Jérôme, vous disposez de 10 minutes.

• (20 heures) •

M. Bourcier : Je vais faire du pouce sur ce qu'on vient d'entendre par rapport aux véhicules tout électriques et les hybrides. J'avais un véhicule hybride avant, M. le ministre, et puis ça me donnait peu d'autonomie. Et maintenant j'ai une tout électrique, donc je dépends entièrement des bornes de recharge rapide. Je vais vous dire une chose, là, on les recherche pas mal. S'il y en a qui, peut-être, ce matin... J'écoutais la représentante d'Hydro-Québec me dire qu'il y en a peut-être qui sont sous-utilisées. Puis je disais : D'après moi, peut-être que c'est parce qu'elles sont mal placées. Parce que, quand je m'en viens à Québec, je vais vous dire que je fais des calculs, et, en hiver, il faut prévoir les distances. C'est un nouveau type de conduite. Il faut prévoir ces choses-là.

Puis là, là, je vous parle du bon sens, là. Il y a beaucoup de gens au Québec qui veulent avoir des autos électriques rechargeables, complètement électriques. Avec la montée du prix de l'essence, là, on subit beaucoup, beaucoup de pression. Alors, ces gens-là, ce que j'entends dire de ce groupe-là, pas que les deux de ce matin ne m'ont pas enrichi mes connaissances à ce sujet-là, mais ça me parle beaucoup de ce qu'eux vivent et ce qu'ils disent. D'ailleurs, M. Juteau, je crois que la photo de votre station est multistation, donc, il y a plusieurs points de recharge à un même endroit, ce qui favorise, donc, la recharge de plusieurs véhicules en même temps. C'est vrai?

M. Juteau (Sylvain) : Effectivement. Il y a deux bornes rapides et huit bornes de niveau 2.

M. Bourcier : Bon. Alors, moi, je vais aller avec ma première question, qui va probablement continuer ce qu'on discutait tout à l'heure. On parlait d'un ratio 2 % en 2020 si on atteint 100 000 véhicules au Québec. 2 % de bornes de recharge rapide. Est-ce que, d'après vous, c'est réaliste? Est-ce que c'est un bon ratio, de 2 % de bornes de recharge rapide pour 100 000 véhicules, si jamais on obtient ce résultat-là? Je l'ai dit ce matin : Ça prendrait Messmer pour le réaliser, là, mais admettons qu'on l'a, là. Est-ce que c'est réalisable? Est-ce que c'est réaliste, plutôt?

M. Langlois (Pierre) : Bien, c'est réalisable certain. C'est une question de volonté, là. S'il y a des commandes, puis ça se fait, puis l'argent est là, puis elle est là, c'est réalisable. Et on a trois ans pour arriver là. C'est la fin de 2020, là.

M. Bourcier : O.K. J'entendais la représentante d'Hydro-Québec aussi ce matin nous dire que oui, oui, ça se fait, sauf que c'est un chiffre lancé comme ça en l'air, 2 %, mais ça se fait, techniquement, d'installer, exemple, comme nous, on le prétend, 2 000 bornes de recharge d'ici 2020. Du moins, obtenir 2 000 bornes de recharge rapide au Québec.

M. Moreau : Oui, mais, en toute justice, elle disait aussi que c'était un mauvais usage des deniers publics.

M. Bourcier : Je vais continuer avec ma question pour vous, messieurs. Donc, utiliser le Fonds vert pour les installer, pour augmenter, donc, l'espèce de grande capacité de départ d'installation de bornes rapides, est-ce que ça serait une bonne option, selon vous?

M. Breton (Daniel) : Non seulement ça serait une bonne option, mais ça serait l'option qui aurait dû être considérée en priorité. Parce qu'on a fait le calcul que, si on y allait avec le nombre de bornes nécessaires pour atteindre l'objectif de 2 000, considérant les «Supercharger» de Tesla, ça nécessiterait un investissement d'environ 110 millions de dollars, ce qui représente à peu près 5 % de l'argent du Fonds vert. Ça fait qu'on ne peut pas dire que c'est une mauvaise utilisation des fonds publics, parce que le Fonds vert sert précisément à faire en sorte de mettre en place des incitatifs ou des mesures pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Je peux vous dire qu'il y a eu des utilisations beaucoup moins intelligentes du Fonds vert depuis le début du Fonds vert.

M. Bourcier : J'entendais tout à l'heure parler d'un ratio de un sur 250. Alors, pour moi, ça ne m'apparaît pas réaliste. Et, d'ailleurs, comme électromobiliste, ça ne m'apparaît pas non plus très pratique. Alors, les meilleurs dans le monde, c'est la Chine, on voyait, avec 7,3 véhicules par borne de recharge rapide. Je regarde tous les autres pays, puis ils sont en bas de un sur 250. Alors, est-ce que vous croyez que, donc, le ratio de un véhicule... une borne, plutôt, pour 250 véhicules, c'est un bon ratio, ou ça devrait être revu à la baisse, et on pourrait s'adapter aux meilleurs pays du monde, que je vois là, là, qui sont tous là?

M. Juteau (Sylvain) : Il faut viser le un pour 50 le plus rapidement possible. Puis regardez la Chine : la Chine aussi, ils ont mis en place une loi zéro émission, qui vise que 8 % des nouveaux véhicules vendus soient électriques ou rechargeables, O.K.?

Une voix : 12 % en 2020.

M. Juteau (Sylvain) : Puis 12 % en 2020. Nous, on est à 2 % réels, O.K., puis là ça va monter un peu. Et, regardez, ils ont mis des bornes rapides, O.K., ils ont mis l'infrastructure. Qu'est-ce que ça a fait? Bien les manufacturiers embarquent, O.K.? Puis là il y en a. C'est rendu le plus gros marché de véhicules électriques au monde, que ça soit dans les autobus, puis ce n'est pas juste le véhicule léger, là, O.K.? C'est tout ce qui est électrifié...

M. Langlois (Pierre) : Laisse-moi...

M. Juteau (Sylvain) : O.K., vas-y, Pierre.

M. Langlois (Pierre) : La ville de Shenzhen, 16 000 autobus électriques, 8 000 chargeurs rapides. Ça, c'est de la volonté politique. Seulement pour les autobus. 8 000 taxis électriques, et je ne sais plus trop combien... je pense qu'il doit y avoir 4 000 bornes de recharge rapide, là, pour les taxis électriques, seulement dans la ville de Shenzhen. Ils étaient rendus à 12 000 taxis électriques, excuse. Ça, c'était au mois de décembre qu'ils étaient à 8 000.

M. Bourcier : Donc, vous êtes en train de nous dire que, pas seulement pour les automobilistes, mais aussi pour plusieurs moyens de transport, les recharges rapides seraient fort utiles.

M. Langlois (Pierre) : ...pas oublier qu'on a les quatre as, dans notre jeu, au Québec. À peu près personne sur la planète n'a ça, là. Premier as : on a beaucoup d'électricité, trois fois plus que les Californiens par habitant ou que les Français par habitant. Deuxième as : il n'y a pas de pollution. Troisième as : il ne coûte pas cher. Puis quatrième as : à chaque fois qu'on enlève du pétrole pour mettre de notre électricité, on fait fructifier notre économie en enlevant le déficit commercial. Donc, avec les quatre as dans notre jeu, là, il n'y a pas de raison qu'on aille mettre 250 véhicules pour une borne. Ça n'a aucun bon sens.

M. Bourcier : Tantôt, j'entendais M. Breton nous parler d'un «kick start» par le Fonds vert. Pouvez-vous élaborer là-dessus? Pourquoi c'est important de le faire là, maintenant, là, pour les électromobilistes du Québec, pour les gens qui sont inquiets, là?

M. Langlois (Pierre) : Parce qu'il faut couvrir large, le territoire est large. Il est froid, il faut recharger plus rapidement. Il faut mettre... Au lieu de monter comme ça, lentement, parce que, si on se fie à payer ça avec les nombres

de véhicules qui vont être vendus puis qui vont recharger, là, on va monter lentement comme ça. Ce qu'il faut faire, c'est plutôt ça, puis, après ça, diminuer. Mais il faut, au départ, donner un coup pour que tout le monde embarque puis que tout le monde achète des véhicules.

M. Juteau (Sylvain) : Il faut défaire le cercle vicieux de l'oeuf ou la poule.

M. Langlois (Pierre) : Absolument.

M. Juteau (Sylvain) : O.K. Le jour qu'on va donner l'exemple, aïe, là, on est au-devant avec l'infrastructure, tout le monde va suivre, là. Il va avoir encore plus de demandes des consommateurs, parce qu'ils vont voir des bornes rapides partout. O.K.? Les constructeurs, ils vont dire : Bien là, il faut en livrer, des voitures, au Québec. Puis un point important, le tableau, là, que vous voyez, là, les pays qu'on a choisis, là, c'est tous des pays qui se disent leader en matière d'électrification des transports. Et je crois que le Québec veut la même chose. Ça fait que c'est avec eux qu'il faut se comparer. Il ne faut pas se comparer avec le Maroc, là. Là-bas, il n'y en a pas, de voiture électrique, là-bas, là.

M. Langlois (Pierre) : On se met dans le peloton du milieu, là, pas dans le peloton de tête ni dans le peloton de queue. Avec 50 véhicules par borne de recharge rapide, on est dans le peloton du milieu : la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni.

M. Bourcier : Pouvez-vous nous expliquer le lien qu'il y a avec la loi véhicule zéro émission et justement, tout à l'heure je vous écoutais, là, en considérant que les constructeurs ne fournissent pas assez de modèles aux concessionnaires? Comment vous pouvez expliquer ça et la relation d'avoir des bornes de recharge rapide? Quelle est la relation, donc, entre les deux?

M. Breton (Daniel) : En fait, il y a une image qui a été diffusée par Hydro-Québec, je crois, qui est une espèce de tableau qui dit que, bon, avec les... Tu sais, plus il y a de recharges, plus il y a de revenus. Plus il y a des revenus, plus il y a des voitures électriques. Plus il y a de voitures électriques, plus il y a d'installations de bornes de recharge. Ça fait que, donc, ce qu'on montre dans ce tableau-là, c'est qu'en fait tout ça est attaché ensemble. Bien, si tout ça est attaché ensemble et que les constructeurs refusent de répondre à la demande, et c'est exactement ce qu'il se passe chez à peu près tous les constructeurs présentement, sauf, je dirais, Mitsubishi, bien, ce que ça veut dire, c'est que, puisque les constructeurs répondent, contrairement à leur promesse, à la demande des consommateurs, bien, donc, ça ralentit le niveau d'adoption des voitures électriques, ça ralentit le nombre de voitures électriques qui devrait augmenter plus rapidement sur les routes, et donc ça ralentit les revenus à la recharge, parce que ça ralentit le nombre de recharges. Et donc ça ralentit le nombre de BRCC qui vont se retrouver à être installées. Ça fait que c'est un cercle vicieux. Et c'est pour ça qu'on dit : Bien, on est favorable, on veut que le circuit électrique puisse avoir plus de bornes de recharge rapide. C'est très important. Mais là, en s'attachant comme ça, on ralentit le processus d'adoption.

M. Bourcier : Donc, j'entendais... Je reviens encore sur les propos de la représentante d'Hydro-Québec ce matin qui nous disait que c'était techniquement possible d'en installer pour arriver à 2 000 bornes de recharge rapide en 2020, mais que les sources de financement pouvaient provenir d'ailleurs que de la part des électromobilistes. Donc, c'est quand même possible de penser que le Fonds vert pourrait subvenir à ce manque à gagner là.

M. Breton (Daniel) : Et là on ne parle pas de la fameuse histoire de Volkswagen, où les États-Unis ont obtenu des fonds extrêmement importants pour installer des milliers de bornes de recharge à travers les États-Unis. Mais, si le gouvernement canadien ou le gouvernement du Québec avait décidé de prendre Volkswagen et de leur faire payer leurs responsabilités de la même manière que les États-Unis l'ont fait, on aurait obtenu 148 millions au prorata des ventes de véhicules diesel, ce qui fait que la...

Le Président (M. Carrière) : En terminant, s'il vous plaît.

M. Breton (Daniel) : On ne serait même pas ici en train de discuter.

M. Juteau (Sylvain) : Oui, parce qu'on a calculé que c'est 110 millions pour mettre 2 000 bornes rapides.

M. Breton (Daniel) : Voilà.

M. Juteau (Sylvain) : Ça fait qu'on aurait eu plus d'argent que nécessaire.

Le Président (M. Carrière) : Merci beaucoup. Le temps de l'opposition officielle étant écoulé, il y a 6 min 30 s pour la deuxième opposition officielle. La parole est à vous.
• (20 h 10) •

M. Lemay : Merci, M. le Président. Donc, merci d'être avec nous. Toujours un plaisir de vous revoir. On s'est croisé à plusieurs occasions, dans plusieurs salons, même au salon de Saint-Hyacinthe. Bon, bref, on a eu la chance de discuter plein de fois aussi sur le projet de loi zéro émission. Mais c'est toujours un plaisir de vous revoir.

Vous savez, les 2 000 bornes qui sont demandées pour 2020, moi, je crois que c'est quand même une nécessité, là. On peut se le dire entre nous, là, je crois qu'effectivement, si on veut avoir les véhicules électriques qui sont vendus en sol québécois, avoir la confiance des consommateurs québécois, bien, ça prend des bornes de recharge rapide sur le territoire québécois.

Tout à l'heure, vous avez avancé quelques chiffres par rapport au ratio qu'on a ici, au Québec, et le ministre aussi a avancé quelques chiffres. Et là j'essayais de démêler tout ça, parce que moi, j'avais d'autres chiffres, qui étaient différents des vôtres. Puis là, si on regarde, selon votre document, le nombre de bornes de recharge rapide qu'on a en sol québécois avec Circuit électrique, là... je ne veux pas me tromper, j'ai entendu plusieurs chiffres différents, là, mais je crois comprendre, là, si on peut s'entendre sur le même chiffre, qu'il y aurait 115 bornes de recharge rapide en sol québécois avec le réseau électrique, le Circuit électrique. On est d'accord sur ces chiffres-là, là?

M. Langlois (Pierre) : On est arrivés à un pour 105. Il faut ajouter Tesla aussi, là, parce qu'on compte toutes les bornes rapides, là.

M. Lemay : 105, mais, si vous ajoutez Tesla et Flo, là on parle de 220.

M. Langlois (Pierre) : ...on arrive à peu près à 210, 220 pour 24 000 véhicules, donc d'où le 105 véhicules par borne.

M. Lemay : Parfait. Alors, est-ce que... et moi, je crois que... je veux juste m'assurer qu'on est sur la même base, là. Les 2 000 bornes de recharge rapide que vous demandez en sol québécois, est-ce que vous demandez 2 000 bornes de recharge rapide incluant Tesla et Flo ou seulement pour Circuit électrique?

Une voix : Incluant tout le monde?

M. Lemay : Incluant tout le monde.

M. Breton (Daniel) : ...2 000, incluant tout, on serait en voiture, puis là on serait des leaders, on ne serait pas en arrière de la parade, là. On ne regarderait pas passer la parade, on serait les leaders.

M. Lemay : Parfait. Donc, on part sur le principe qu'on a 220 bornes présentement, en incluant autant Tesla et Flo. Et, si on se fie aux prévisions du gouvernement du Québec, qui a sorti... lorsqu'on a fait l'étude du projet de loi sur la loi zéro émission, on nous mentionnait, dans l'étude économique qu'il y avait, que la prévision réaliste serait qu'on aurait environ 68 827 véhicules électriques en sol québécois en 2020, ce qui veut dire que l'objectif qui devrait être visé par le projet de loi n° 184, qu'on étudie aujourd'hui, c'est d'avoir un total de 1 400 bornes en 2020, si on veut répondre aux 70 000 véhicules qu'on va avoir sur le terrain, et non 1 600 bornes pour 2028. Il me semble que, si on arrive avec un objectif, de dire : Avec le projet de loi n° 184, on va mettre, en sol québécois, 1 600 bornes, mais, pour 2028, je crois qu'on arrive à côté de l'objectif qui est visé, compte tenu de la réalité du terrain québécois.

Puis, en fait, j'aimerais savoir aussi : Selon vous, est-ce que vous avez déjà évalué une cartographie des bornes, tu sais, pour optimiser où devraient se situer certaines bornes? Parce que moi, je sais, dans ma circonscription, à Mascouche et Terrebonne, il y a zéro borne de recharge rapide, il y a seulement les 16 «Superchargers» de Tesla qui ont été installés récemment, mais, si on regarde le réseau, le Circuit électrique, il y en a zéro. Donc, est-ce que vous avez une cartographie et... Allez-y.

M. Langlois (Pierre) : Donc, votre question, essentiellement : Est-ce que 1 600 bornes, c'est suffisant? C'est non, parce que l'objectif du gouvernement, en 2026, c'est 300 000. Et, en 2028, là, qui est l'échéance pour la loi n° 184, on va être au-dessus de 400 000 véhicules, là. 400 000 véhicules, si on met un ratio de 50 véhicules par borne, ça fait 6 200 bornes qu'il faut rajouter et non pas 1 600.

M. Breton (Daniel) : Par rapport à la cartographie, il y a du travail qui a été fait justement sur une cartographie, et ce qui montrait aussi les limitations du modèle d'affaires actuel d'Hydro-Québec, qui allait avec des gens qui voulaient être avec eux, ce qui veut dire qu'on n'installait pas toujours les BRCC au meilleur endroit, mais à l'endroit où on trouvait un partenaire. Et je me souviens, parce que j'en ai parlé avec le maire de Mascouche, ce dont vous parlez, exactement de ça, il dit : Non, chez nous, on n'a rien. Tu vas dans le bout de Huntingdon, il n'y a rien. Il y a beaucoup d'endroits comme ça où il y a des zones où il y a une espèce de trou noir de bornes de recharge rapide, et ça, ça doit faire partie exactement non seulement du travail du Circuit électrique, mais du travail des utilisateurs, qui pourraient contribuer justement à ce déplacement-là de façon intelligente, là.

M. Lemay : Alors, ce que je comprends, c'est qu'on a plusieurs entreprises québécoises qui sont peut-être prêtes à faire l'installation de bornes de recharge rapide en sol québécois. Cependant, ils ne sont pas favorisés avec le processus actuel du projet de loi n° 184, ce qui fait qu'on va y aller avec des partenaires qui sont sélectionnés par le Circuit électrique. Donc, ce qu'on dit, c'est qu'on devrait pouvoir être en mesure d'offrir... peu importe qui veut installer une borne de recharge rapide, on devrait être capable de pouvoir les aider pour justement, si ça fait du sens, avec une certaine cartographie, d'optimiser l'emplacement des bornes pour justement minimiser les files d'attente et avoir la confiance des consommateurs, de dire : Moi, je veux m'acheter un véhicule électrique, parce que je le sais que, quand je vais faire mes déplacements,

j'aurai l'opportunité de me recharger sans nécessairement devoir attendre des heures et des heures, et même faire une autre façon, parce que ne peut pas se permettre nécessairement de passer sa journée à attendre pour une recharge et de finalement tomber en panne parce qu'on n'a pas réussi à se brancher. Donc, ce qu'on dit, c'est, cartographie, je crois...

M. Breton (Daniel) : Il n'y a pas que ça...

Le Président (M. Carrière) : En 30 secondes, s'il vous plaît.

M. Breton (Daniel) : En 30 secondes. C'est qu'une borne de recharge rapide seule à un endroit, on ne devrait plus devoir voir ça, parce que, du moment qu'elle est en panne... moi, je me rappelle, une fois, je suis passé par L'Étape, dans le parc des Laurentides, je m'en allais au Saguenay, la borne était en panne. Une maudite chance que j'avais assez d'autonomie pour me rendre jusqu'au Saguenay directement, parce que, là, j'aurais été pris pour attendre cinq à six heures.

M. Langlois (Pierre) : Ça, c'est parce que tu avais une Bolt, là.

M. Breton (Daniel) : Parce que j'avais une Bolt.

M. Langlois (Pierre) : C'est pour ça qu'il faut aller vite au début. Il faut doubler, tripler, quadrupler certains endroits. Et il faut couvrir le territoire.

Le Président (M. Carrière) : Merci beaucoup. Je vous remercie de votre contribution à nos travaux.

Mémoire déposé

Avant de conclure les auditions, je procède au dépôt des mémoires des personnes et des organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions publiques.

Je vous remercie tous, collègues, pour votre contribution à nos travaux.

La commission ayant accompli son mandat, j'ajourne ses travaux sine die. Merci beaucoup et bonne fin de soirée.

(Fin de la séance à 20 h 16)