



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 17 août 2016 — Vol. 44 N° 77

Consultations particulières sur le projet de loi n° 104 — Loi
visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles
zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de
gaz à effet de serre et autres polluants (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 17 août 2016 — Vol. 44 N° 77

Table des matières

Auditions (suite)	1
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC)	1
Coalition Zéro Émission Québec et Club Tesla Québec	8
Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ)	16
M. Gabriel Gélinas	23
Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)	30
Mobilité électrique du Canada (MEC)	36
MM. Daniel Breton et Jacques Duval	43

Autres intervenants

M. Pascal Bérubé, vice-président

M. David Heurtel

M. Ghislain Bolduc

M. Mathieu Traversy

M. Mathieu Lemay

M. Marc H. Plante

Mme Karine Vallières

- * M. David Adams, CMAC
- * M. Mario Langlois, Coalition Zéro Émission Québec
- * M. François Bérubé, idem
- * M. Éric Rondeau, Club Tesla Québec
- * M. Richard Lemelin, AVEQ
- * M. Pierre Langlois, idem
- * M. Philippe Bourke, RNCREQ
- * M. Cédric Chaperon, idem
- * Mme Chantal Guimont, MEC

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 17 août 2016 — Vol. 44 N° 77

Consultations particulières sur le projet de loi n° 104 — Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants (2)

(Onze heures)

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

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

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

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

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Voici donc l'ordre du jour de cet avant-midi : nous entendrons les groupes suivants : les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, avec interprétation simultanée, et la Coalition Zéro Émission Québec conjointement avec le Club Tesla Québec.

Auditions (suite)

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

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC)

M. Adams (David) : Bonjour, Minister, M. le Président, membres de la commission, mon nom est David Adams, et je le suis le président de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada. Je suis heureux de pouvoir comparaître devant vous aujourd'hui au nom des membres de CMAC afin de vous présenter nos vues et opinions sur le Bill 104.

Pour vous donner un peu de contexte, les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada est l'association nationale d'un secteur qui représente les intérêts de 15 constructeurs automobiles internationaux. There is more on the background of the association and our economic contribution in the submission. Je m'excuse, mais je ne parle pas...

Une voix : ...

M. Adams (David) : Je m'excuse, mais je ne parle pas français très bien, so I'll revert to English.

With respect to the objectives and goals of Bill 104, the Government and with this legislation, it's outlined in section 1 of the bill, where they state a purpose to reduce the quantity of greenhouse gases and other pollutants into the atmosphere by motor vehicles traveling on Québec roads and so reduce their adverse environmental effects, I want to be clear that the members of CMAC fully support the purpose of Bill 104.

An additional objective, while not specified in the purposes of the bill but very explicit in the bill's title, is to increase the number of zero-emission vehicles in Québec. This standard is seen by the Government as a necessary component to complement the number of important initiatives and incentives for vehicles — charging stations, workplace charging station programs, HOV lane use by PEVs — that the Government has introduced. However, despite these initiatives, consumers have been less than inclined to adopt less carbon intensive options for personal vehicle transportation than the rates expected by the Government of Québec. The Government appears to be of the view that there is a latent demand for electric vehicles by consumers. However, manufacturers do not make enough electric vehicles available or in a wide enough range of models to satisfy consumer demands.

With Bill 104, Québec is attempting to transition into a California-style zero-emission vehicle regulation which has a 26-year history and a complex and more diverse series of early action credits earned for a longer period of time than is proposed to facilitate manufacturers' compliance under Bill 104. Electric vehicle driving range on a single charge and the availability of fuelling infrastructures are two pivotal considerations for consumers that are interested in purchasing electric vehicles. Bill 104 does not address the fact that the current driving ranges of current electric vehicles and a growing but still inadequate — and, with respect to hydrogen, nonexistent — fuelling infrastructure are significant contributing factors to the lack of electric vehicle uptake by consumers.

Moreover, the ability of Bill 104 to compel the delivery of more electric vehicles into the market and greater availability of PEVs at dealerships will not be achieved in early years as production and allocation plans are based on global

market and have been locked down for the 2018 model year. It should be understood that 2018 model year vehicles can be marketed as soon as January 2017. Further, some auto makers, notably Mazda and Subaru, have no PEVs currently in their vehicle lineups or publicly announced for their product portfolios through the 2018 model year, so their compliance options are both limited, which would amount to purchasing credits from other manufacturers, and uncertain, because it's unclear whether there will be enough credits in place for them to purchase and even, if so, at what price.

Finally, Bill 104, as currently constructed, cannot be complied with as compliance holds the manufacturer responsible for the registration of the vehicle in order to earn credits, as opposed to the sale of the vehicle to its independent retail dealer.

That said, if the Government remains resolute in the passage of Bill 104, CMAC has a number of recommendations, which are not exhaustive, for amendments to Bill 104 that we believe are necessary.

Recommendation No. 1 : We believe that the legislation must be amended to require Hydro-Québec to install an additional 1,370 charging stations by 2018 to accommodate the extra 13,625 electric vehicles anticipated under Bill 104 for 2018. This is commensurate with the 10 to 1 vehicle-to-charging station ratio outlined by the European clean fuels directorate.

Recommendation No. 2 : We recommend that the Québec Government maintain a consumer demand oriented incentive program for electric vehicles through 2025 or until such time as cost parity exists between electric vehicles and conventional internal combustion engine vehicles.

Recommendation No. 3 : We recommend that the credit values outlined in the cost-benefit analysis be adjusted upwards for both battery electric vehicles and plug-in hybrid electric vehicles, but especially for plug-in hybrid electric vehicles, given that plug-in hybrid electric vehicles traditionally have comprised 55% of all vehicles sold in Québec.

Recommendation No. 4 : We recommend that changes to section 13 be made to mirror the language in California to ensure that manufacturers can actually comply with the obligations under the legislation.

Recommendation No. 5 : We recommend that the legislation be amended to require ministries and crown corporations to purchase electric vehicles in volumes at least commensurate with the expected percentage volumes of electric vehicles for each of the years covered by the legislation, as outlined in Table 5 of the cost-benefit analysis, when replacing their vehicle fleets.

Recommendation No. 6 : We recommend that an additional mechanism be established by the Government to allow manufacturers that are not currently in a position to comply with the legislation the opportunity to purchase credits at a reasonable cost per ton.

Recommendation No. 7 : We recommend that section 64 of Bill 104 be changed to substitute the 2019 model year for the 2018 model year to facilitate an additional year of early action credits for compliance and to provide more lead time for additional PEVs to enter the marketplace to earn the necessary credits for compliance.

Recommendation No. 8 : We recommend that section 6.1 of the bill be amended to facilitate the ability to generate credits for compliance through other additional mechanisms.

In summary, Québec is already, by far and away, the leading jurisdiction in Canada with respect to electric vehicle sales, with almost half of the nation's electric vehicles sold here. Likewise, Québec is a leading jurisdiction in North America for electric vehicle sales with higher cumulative sales in all but seven of the 50 U.S. States, and only two of those States, California and New York, of those seven States... have a zero-emission vehicle mandate.

In consideration of the fact that the cost-benefit analysis prepared by the Government shows greater costs than benefits for seven of the eight years of the draft standard and considering that there are other options available to the Government to achieve the same, or more, GHG reductions and reductions of other pollutants, CMAC submits that Bill 104 achieves neither its purpose, nor does it pass the test of regulatory appropriateness. The members of CMAC do not believe that a zero-emission and vehicle supply legislation is necessary and do not support government interventions specifying the means to achieve the overall objective : greenhouse gas emission reductions. Nonetheless, CMAC members view vehicle electrification as an important component of a suite of options to not only meet increasingly stringent greenhouse gas emission regulations, but also to facilitate the necessary movement to lower carbon propulsion options for their products to ensure long-term viability in a carbon-constrained global economy.

Moreover, the automotive industry's manufacturers and dealers and the Québec Government can ill afford to move forward with a legislation that distorts the automotive retail marketplace in Québec, such that consumers go out of the province to purchase vehicles they wish to buy, or which undermines the residual value of electric vehicles... owners that have previously purchased vehicles in good faith, as dealers are forced to deeply discount new electric vehicles forced into their inventory in order to sell them.

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada appreciate the opportunity to provide our comments on Bill 104. Merci pour votre attention.

• (11 h 10) •

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

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

Ma première question. Déjà, bon, on a eu des présentations d'intervenant hier ainsi que, bon, des données puis des expériences qu'on a entendues dans l'élaboration... puis dans la dernière année et demie où on a réfléchi au projet de loi n° 104, et l'expression qui est revenue régulièrement, et elle est revenue encore hier, c'est que, et le mot est faible... l'expression est faible, dis-je, c'est une véritable course à obstacles pour un consommateur de pouvoir se procurer un véhicule électrique au Québec.

Comment réagissez-vous puis comment vous voyez ce genre de jugement là et de constat là, qui semble être assez généralisé, que c'est très difficile pour les consommateurs qui veulent se procurer des véhicules électriques de pouvoir le faire au Québec?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : M. Adams.

M. Adams (David) : I think you're right, there are difficulties and there are challenges. It's a new technology, it's not familiar to maybe most people, except for those that are very interested in the technology.

I think it represents a challenge at dealerships certainly in terms of both staff training and then also the time it takes to sell an electric vehicle. It takes more time through the educational process to make people familiar with the technology. It's not like a traditional vehicle, where we are used to buying them, you don't have to explain the technology, except for somebody that's buying a car maybe for the first time. So, there's a whole education process that needs to be undertaken. We believe that we have a responsibility with that. We believe that the Government also has a responsibility in that role as well. And there are tools out there currently, and one that we've been working with, Mogile Technologies, is a Montréal-based company which actually has a tool that can be utilized in dealerships to facilitate that education process both for the consumer and for the dealers to streamline that process.

So, yes, it's not without its challenges, it is still a new technology, but there are ways to address that.

M. Heurtel : Alors, nous comprenons également... Vous dites, si je vous comprends bien, que, bon, il faut plus d'éducation, plus de temps puis le gouvernement a une part de responsabilité dans le développement. Et puis nous sommes tout à fait d'accord, puis c'est pour ça qu'on a mis en place, dans le cadre de notre Plan d'action sur l'électrification des transports, une série de mesures pour développer les véhicules électriques au Québec, et, notamment, bon, il y a le rabais, à l'achat, de 8 000 \$; il y a également les programmes de financement des bornes de recharge tant à domicile qu'au lieu de travail; il y a tout le travail qu'Hydro-Québec fait avec le gouvernement pour développer le circuit électrique; on a même des ententes avec le Vermont pour développer le circuit électrique; l'accès aux voies réservées. Bref, le projet de loi n° 104 s'inscrit dans un ensemble de mesures, dans un ensemble de stratégies, puis c'est pour ça aussi qu'on se donne un deux ans, et on prévoit qu'en 2018 il y aura plus de bornes de recharge, il y aura plus d'éducation.

Puis il y a aussi les véhicules. Si on regarde, par exemple... bon, la semaine dernière, j'ai eu la chance d'aller à Détroit, j'ai visité le centre de recherche en électrification de General Motors. La Bolt, qui est sur le point de sortir, bien, elle va avoir plus de 300 kilomètres d'autonomie, puis là ça, ça dépasse de loin la Volt, qui, elle, a 80 kilomètres environ d'autonomie et un moteur hybride. Alors, on voit que la technologie fait des grands pas. Puis je cite General Motors, mais il y a d'autres constructeurs, évidemment, qui font également de grands pas. Ce que j'essaie de voir, c'est... dans le fait qu'on a clairement une évolution, qu'on se donne deux ans pour y arriver, qu'on va pouvoir compter justement les années modèles 2016, 2017 dans le total de 2018, j'ai du mal à réconcilier ça avec votre affirmation que 2018, c'est trop tôt pour pouvoir permettre, justement, au marché d'éclorre véritablement, surtout quand on parle... Bon, on a Bloomberg qui nous dit qu'on est sur le point de véritablement avoir une explosion en termes de ventes de véhicules électriques et que donc les mesures que le gouvernement met en place, accompagnées d'une norme VZE, pourraient justement permettre, là, de franchir ce dernier obstacle, ce dernier point de bascule pour nous permettre, là, de véritablement passer à une nouvelle époque puis à une nouvelle ère en termes de véhicules.

M. Adams (David) : I guess, Minister, what I would say is that Québec already is a leader in North America. You're in the top 10% of sales jurisdictions without a sales mandate. I think you're already achieving your goal of being a leader in the zero-emission vehicle space. With respect to the time, I think, you look at what is happening in the United States, when they were looking at the 2018-2025 zero-emission vehicle program, they started that discussion in 2012. You know, we're talking now of having a discussion in 2016 about, you know, a law that will come in place and be effective for the 2018 model year. So, in my view, it's not reasonable to say : OK, you know, in the U.S., we had six years to potentially look at this program. We're going to give you two years and hope for the best.

I think what you need to do is to look at... again, if we're going to look at what happened in the northeast States, they certainly had a longer period of adjustment to move into this type of zero-emission vehicle legislation, and we should be considering that as well. It's hard to basically import a standard when the conditions for the application of that standard are neither the same as California's nor the same as in the northeast States.

M. Heurtel : Le projet de loi n° 104 fait partie d'une stratégie beaucoup plus globale de lutte contre les changements climatiques, et, là-dessus, tant la position du Québec que l'ensemble des pays et des États du monde... ça, là-dessus, c'est non négociable. Et, l'entente de Paris l'a confirmé, on doit absolument réduire le réchauffement planétaire d'ici 2050 de façon très importante, et les mesures qui sont prises par le Québec s'inscrivent dans cette démarche-là. Et, quand on considère que la principale source d'émissions de gaz à effet de serre au Québec provient du secteur des transports, que c'est 43 % et qu'une proportion importante provient des véhicules, je vois que, d'un côté, votre association n'est pas d'accord avec l'instauration d'un système bonus malus, vous exprimez des réserves importantes par rapport au projet de loi n° 104.

Alors, ma question, c'est : Qu'est-ce que votre association préconise lorsqu'on est confrontés devant une urgence planétaire comme celle des changements climatiques et qu'on doit absolument agir de façon importante et, oui, mettre en place des changements qui peuvent paraître drastiques pour certains pour pouvoir lutter efficacement contre ce défi majeur auquel on fait tous face?

M. Adams (David) : Minister, I agree with you 100%, I think climate change is probably the defining issue of our time. I think, if you look at the Paris Agreement, even if you look at all of the commitments that have been made by all of the countries, the NDCs that they have been committed to, those still will not get the world where it needs be in terms of a 2° emission reduction, let alone the desired 1.5° emission reduction. Is that to say that we should throw up our hands and do nothing? Absolutely not.

I think, if you look at what the industry is doing in terms of moving towards not only reducing greenhouse gas emissions from their vehicles, but also decarbonizing transportation, you're absolutely right, more and more vehicles are coming into the market on an annual basis. We suspect that, over the next two years, there will be an additional nine or 10, perhaps more, models coming into the Québec and North American markets, so there will be more choice. The question I guess I would pose is : What is the need to implement this legislation at the moment, when you're already a leader in this space and it's just going to disrupt the market in this space?

I think, with respect to transportation emissions, I think that, too often and as well, people equate transportation emissions with the cars and light-duty trucks on the road. Well, no. What this bill addresses and what our members are responsible for and the members of the Canadian Vehicle Manufacturers are responsible for... 22% of emissions. Is that to say : Oh, it's insignificant? No, it's still a significant amount and it still needs to be addressed, but it's not 43%.

Do we need to put this measure in place now? I would say no, because you're already a leader in this space. There is going to be more electric vehicles coming into the market space over time. Why don't we see what happens and let the markets work their way? And I think you've got a situation that can speak to the issues that you raise, right next door, in Ontario. As you know, they've increased the incentive on their vehicles significantly more recently, and, I think, if it's a case that there's... OK, well, if we just make these vehicles less costly, that people will buy them, why don't we wait and see what happens in terms of the incentives that are in place in Ontario to see if we really do get a significant uptake in vehicle sales?

Price is a major consideration for consumers when looking at a vehicle, but it's not the only consideration. It's a huge consideration, but also, at the end of the day, it needs to be determined whether or not that vehicle is going to meet their transportation needs as a family or as a business, or what have you.

• (11 h 20) •

M. Heurtel : Justement, vous parlez d'un exemple, justement, le rabais à l'achat, tant celui du Québec que celui de l'Ontario. C'est un exemple d'intervention du gouvernement dans le marché pour justement développer un changement d'attitude, un changement de comportement puis pour aider l'introduction d'une nouvelle façon de se déplacer, et le projet de loi n° 104 s'inscrit dans cette démarche-là, c'est un autre élément. C'est un élément de plus pour permettre le développement de cette nouvelle technologie et en plus de développer une filière industrielle pour le Québec.

Je vous demanderais — vous me parlez beaucoup du marché : Pourquoi... ou comment expliquez-vous que des modèles comme le Mitsubishi Outlander branchable, la Fiat 500e, la e-Golf ne sont pas disponibles au marché québécois? Certains de ces modèles-là pourtant le sont. Puis on nous a parlé de climat hier. D'autres juridictions avec des climats semblables au Québec les ont. Comment ça se fait que ces véhicules-là, dans certains cas, sont uniquement disponibles là où il y a une norme VZE en vigueur? Pourquoi c'est parfois difficile d'avoir accès à des véhicules qui pourtant... ailleurs, on semble pouvoir les avoir? Ça, beaucoup de gens nous parlent de ça.

Alors, comment expliquez-vous ça? Parce que ça, ça semble être une demande du marché. Et pourtant la Golf est un véhicule quand même assez populaire au Québec. La Fiat 500, on la voit rouler également au Québec. Mitsubishi est une marque établie au Québec. Alors, pourquoi les versions électriques de ces véhicules-là ne sont pas disponibles pour les Québécoises et les Québécois?

M. Adams (David) : Well, thank you for the question. So, I think an important point of consideration is the fact that some of those vehicles will be available here very shortly. The Outlander that you suggested will be available on the market, my understanding is, at the end of next year. The Golf EV will be available on the market, my understanding is, at the end of next year as well.

I think the cost-benefit analysis indicated that there were 25 models that were available in Québec and there were further 10 models that were not available... or that were available in the U.S. but not available in Québec. I would say that four of those 10 models are actually fuel cell models, so now you're down to six models, because Québec has no infrastructure for fuel cell vehicles, for hydrogen, and, as I mentioned, of those six vehicles that are remaining, two of those vehicles will be in the market over the course of the next 12 to 18 months. So, you're really talking about four vehicles that aren't available on the marketplace. If you go to a souvenir shop, and there are Québec Nordiques jerseys and Montréal Canadiens jerseys, and there are lots of Montréal Canadiens jerseys but not enough Québec Nordiques jerseys, people might say : Well, there's no supply. Well, there's lots of supply, just not the vehicle that you want.

So, there is a lot of choice in the marketplace, it's just that, in some cases, and I will recognize that, yes, a lot of consumers are looking for a sport-utility type crossover vehicle that would be electrified or a plug-in hybrid. Well, if you look at those models that are available right now, there are only four models that meet that segment. So is that to say : Well, there are not enough vehicles in the marketplace? It might be so, but, when you think back a few years, when electric vehicles were introduced, oil was at \$100-plus a barrel, and it made sense to put electrification into the subcompact and compact vehicles. Now, the world has changed, and, you know, the market has changed, so the consumer's preferences are more oriented towards crossovers and sport-utility vehicles. So, yes, at some point, there will be more of those vehicles coming into the marketplace as manufacturers respond to the market.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Pour la prochaine question, je reconnaitrais le député de Mégantic.

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

Pour moi, il y a une question qui semble un peu plus complexe qui se rapporte au fait que le nombre de véhicules... ou le pourcentage de véhicules quatre roues motrices est en croissance de façon significative, ce qui réduit de façon considérable la disponibilité de véhicules capables de satisfaire la clientèle du marché québécois.

Est-ce que vous voyez cette tendance-là comme une tendance à long terme? Et, si oui, quelles seraient les possibilités de desservir la population du Québec par rapport à ce type de véhicule là?

Une voix : ...

M. Adams (David) : I think that, as long as fuel prices remain low, you will continue to see that upward trend in the marketplace towards crossovers and light-utility vehicles. I think, with respect to the issue of a four-wheel drive and an all-wheel drive, yes, I mean, there's data in our submission that show that Canada has a much higher incidence of all-wheel drive vehicles and four-wheel drive vehicles than the U.S. does, and principally that comes down to a safety issue. We have a lot more snow generally across our country, so consumers want the safety of a four-wheel drive and an all-wheel drive.

I guess, another factor, and it's, I guess, maybe more technical, you might have a vehicle that is... You know, a good example might be a Honda CR-V, for instance, a small sport-utility vehicle. That vehicle will be classified as a passenger vehicle if it's a two-wheel drive, but, when it becomes a four-wheel drive, all of a sudden it's classified as a truck for emission purposes. So, yes, there is growth in the segment, but it's not perhaps as significant as the data might show, because it's essentially the same vehicle as what might be sold in the U.S., but, because it's a four-wheel drive here and, you know, a two-wheel drive in the U.S., one is a passenger car, one is a truck, but it's effectively the same vehicle.

In terms of what to do about increasing the upward trend of crossovers or trucks, I guess there are many considerations, some of those perhaps are not that popular in terms of increasing fuel costs and that sort of thing, because that is what sort of got us into the situation in the first place, to a large extent, that is, consumers have a set amount of money for their transportation.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Nous avons terminé ce bloc. Mais on poursuit les échanges — c'est la bonne nouvelle — cette fois avec le député de Terrebonne, qui représente l'opposition officielle.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci, M. Adams, pour votre présence, ce matin, à la commission.

J'ai écouté avec attention l'échange que vous avez eu avec le ministre sur la loi n° 104 zéro émission. J'ai lu vos recommandations également dans votre mémoire. Vous êtes, du moins, bon, un peu prudent sur certaines initiatives que ce projet de loi peut apporter. J'aimerais donc discuter avec vous pour avoir quelques précisions supplémentaires afin de bien comprendre certaines de vos analyses.

Vous dites à l'intérieur de votre mémoire, à la page 5, que les avantages et les coûts du projet de loi n° 104 contiennent de nombreuses hypothèses qui sous-estiment les coûts de la norme proposée et surestiment les avantages. Est-ce que vous pouvez juste extrapoler davantage sur cette inquiétude, qui semble vous toucher particulièrement dans le cadre de votre mémoire?

M. Adams (David) : Well, I think, if you look at the cost-benefit analysis, it's my understanding — because I had to Google translate the cost-benefit analysis, but I think I got the gist — that the assumption is that all manufacturers will comply by introducing the appropriate number of ZEV vehicles to earn the appropriate number of credits to comply with the legislation.

Well, as I mentioned in my opening remarks, there are at least two of my member companies that don't have any plug-in electric vehicles or battery electric vehicles in their lineup nor publicly announced for their lineup through 2018. So, there are at least two companies that won't be able to comply without purchasing credits. So, that means that there are going to be fewer vehicles actually put on the road than what the economic analyses suggest. So that's what I mean in terms of... that's one example of the types of assumptions that are being made that don't necessarily line up with what the reality is going to be. I might refer you back to our submission for more details on some of those assumptions.

• (11 h 30) •

M. Traversy : Plusieurs personnes nous disent que la présentation d'une loi zéro émission comme celle-ci encourage fortement, donc, l'arrivée de véhicules électriques sur le marché. On dit que les augmentations de vente de véhicules électriques dans les États ou les provinces qui votent des lois zéro émission provoquent une augmentation qui est significative au cours des mois et des années qui suivent. Vous êtes le représentant des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada. J'imagine que vous parlez à beaucoup de gens dans le secteur, bien au-delà des frontières du pays.

Chez vos homologues qui ont vécu l'arrivée d'une loi zéro émission aux États-Unis, par exemple, ou ailleurs, quel est l'écho que vous avez? Est-ce que ces gens regrettent l'arrivée d'une telle loi ou est-ce qu'au contraire, finalement, les hypothèses se sont avérées un peu plus favorables?

M. Adams (David) : I think how I would answer that is, if you look at some of the U.S. States that have the ZEV mandate, the so-called Section 177 States, you will see, and I'd be happy to provide you with data that validate this, that they are nowhere near meeting their targets going forward, and part of that comes down to the fact that they haven't done the things that Québec has done, that the Minister outlined and that I outlined in my opening remarks, to facilitate the demand for EVs and to accommodate EVs, and that's having incentives in place for the vehicle

purchases, having incentives in place for the charging infrastructure, building out the charging infrastructure, making HOV lanes available, especially in cities.

All of these things are things that must be put in place before you can expect to have augmented electric vehicles on the road. So, most of the Section 177 States aren't where they need to be, simply because they haven't put in place all of these things that Québec has already done. So, as I said in my opening remarks, Québec is already a leader in this regard, you're in the top seven, in terms of North America, in terms of cumulative vehicle sales. What's wrong with success?

M. Traversy : J'ai écouté votre discussion avec le ministre concernant certains incitatifs qui peuvent venir compléter, dans le fond, au projet de loi n° 104. Évidemment, le projet de loi n° 104, c'est un outil — c'est ce qu'on a mentionné — c'est un élément dans un ensemble de mesures, là, pour essayer d'arriver à réduire les émissions de gaz à effet de serre, entre autres, et à favoriser donc l'électrification des transports au Québec.

Le bonus malus ne semblait pas être une option très motivante, mais par contre je pense que nous pouvons tomber d'accord sur une initiative et je vois en vous un grand allié, M. Adams, pour réussir à convaincre le gouvernement fédéral d'instaurer des incitatifs pour l'achat de véhicules électriques qui viendraient, je pense, répondre à vos préoccupations dans votre mémoire. Je sais que l'Ontario, le Québec offrent ce genre de programmes, mais il semblerait qu'au niveau fédéral absolument rien n'est encore disponible. Je sais que le ministre nous écoute beaucoup, il y a beaucoup de subventions qui sont données dans toutes sortes de secteurs, et pourquoi pas l'électrification des transports et l'achat de véhicules électriques? Je voudrais savoir si, vous, ce serait une option qui vous serait favorable.

M. Adams (David) : I think we would be very supportive of that option and, in fact, I think you may have seen in the media, I think... yesterday, it was reported that Minister Garneau's office had received a report, and, you know, his officials have suggested that, yes, the most effective way to increase electrical vehicle sales is to provide some sort of federal incentive, and that's why it becomes a challenge too in terms of comparing U.S. jurisdictions and their sales with sales here. In the U.S., there's a substantial federal incentive that is in place, in addition to incentives that an individual State may put in place, in addition to sometimes other financial incentives as well. And, make no mistake, it's not only the financial incentives, but the nonfinancial incentives, you know, some of which Québec has adopted. But you look at, you know, Norway or other jurisdictions, for instance, that have a lot of other nonfinancial incentives that facilitate the introduction of electric vehicles.

M. Traversy : Merci beaucoup. Bien, écoutez, j'ai bien noté l'enthousiasme que vous avez à l'égard de cette proposition et je vais suivre vos échanges avec le ministre Garneau au cours des prochains mois avec beaucoup d'intérêt, soyez-en sûr.

Vous dire également que le Parti québécois est d'accord avec certaines de vos recommandations à l'intérieur de votre mémoire. Toute la volonté d'accélérer, donc, l'installation de bornes de recharge à l'intérieur du territoire nous semble tout à fait justifiée comme recommandation et initiative. Le but, également, de peut-être encourager davantage le gouvernement à se doter d'une flotte de véhicules électriques dans des sociétés d'État et ministères gouvernementaux nous semble tout à fait indiqué. Et je pense que, donc, il y a plusieurs suggestions que vous nous faites qui, donc, vont être retenues dans le cadre de cette commission et qui viennent, dans le fond, compléter ou, en tout cas, bonifier le projet de loi actuel dans lequel nous sommes.

Dernière petite question, parce qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, c'est au niveau de la formation. On n'en a pas parlé encore autour de cette table, mais vous avez dit que, bon, les nouveaux produits, les nouvelles technologies demandent des formations plus poussées. Vous avez donné un exemple d'application mobile qui facilite la compréhension, donc, de ces nouvelles technologies pour les clients. Vous avez dit que le gouvernement avait une responsabilité également là-dedans.

Est-ce que vous voyez une autre façon avec laquelle le gouvernement peut aider à ce niveau? Nous sommes ouverts à vos recommandations.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : C'est terminé ou c'est une question?

M. Traversy : C'est terminé.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Vous avez terminé? Très bien. Alors, on passe maintenant au député de Masson, qui est...

Une voix : ...

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Oh! excusez-moi. Ça va?

M. Traversy : Bien, je voulais voir juste s'il avait une suggestion.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : ...une question.

M. Traversy : Oui. Excusez.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : À vous, M. Adams. Désolé.

M. Adams (David) : Yes. I think the Government already has outlined some initiatives, with respect to training, that they plan on doing and, as I mentioned, I would encourage the Government to look at again a Montréal-based company that we've had several discussions with now that has an iPad interface that can be utilized at dealerships, that would educate both the consumers and the dealers, the sale staff in terms of basically putting everything in one place to facilitate the sale of EVs so that it doesn't put as much onus on the dealership to train a broad array of staffs that... lots of turnovers, and it has everything in one place.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. Il vous reste 1 min 18 s, M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : C'était fini.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : C'est terminé? Parfait. Alors, à ce moment-ci, on passe au député de Masson, qui est le représentant de la deuxième opposition. M. le député.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Thank you, Mr. Adams, for being with us today. You mentioned in your very first recommendation that you say that we should put more infrastructures, have more recharge points and you talked about a ratio of 10 for 1, and so I see it as a win-win situation.

Let's say, for example, that this bill, in the future, is adopted. What you say is, in order for the industry to meet the goals that the Government sets in his regulation, that we need to at least install 1,370 more recharge points for having you the possibility to meet the targets. So, can you talk more about that as a win-win situation?

M. Adams (David) : Sure. I think, if you look at the clean fuel directive in Europe, that's been their target to have... for every 10 vehicles, you need to have one charging station. That's in their directive.

I think, if you look at other jurisdictions, some in the States, some of the research there has suggested that for every vehicle you need 1.3, you know, charging stations. So, if you assume that individuals have a charging station at home, you need that extra third somewhere else. So, you can argue that, if there are 100,000 vehicles on the road, you will need 30,000 charging stations to facilitate the charging. So, you know, I guess I would say that it's somewhere between 10,000 and 30,000 charging stations that you might need extras to accommodate the increased demand, looking at the 100,000 target that the Government hopes to have by 2020, because consumers are not going to adopt the technology if they can't charge the technology or if they're in a situation where they have to fight other consumers to get to a charging station. And my submission highlights one incidence of those types of situations already occurring in Montréal, where people are unplugging other cars because there is not a sufficient infrastructure.

• (11 h 40) •

M. Lemay : OK. Thank you for that point. And also you mentioned that two of you members, Mazda and Mitsubishi, they don't have any solution for electric vehicles. So, basically, what will happen for the consumer? Do you think it will be... if they have to pay credits because they still want to make business in Québec? Because they have two options, basically : either they stop selling the cars in Québec or they need to pay the fines, OK? So, you think it will be a translation into a direct price increase and it will be reflected to the consumers?

M. Adams (David) : I mean, I can't really speak of prices per say, because of the Competition Act and that individual manufacturers will respond, but what I will say is that I don't know any industry that is prepared to absorb the cost of government regulation. I think, at the end of the day, that it usually gets translated down to the consumer.

And I will just say that, with respect to Mazda, as highlighted in my submission, the largest Mazda dealership in the world is here, in Québec, employing 350 people; in the world — not Japan, not the U.S., but in the world. Mazda's market share in Québec is 6%; in California, it's 2.5%. Quebeckers love Mazdas. You know, you look at Mazda in terms of their compliance with greenhouse gas emissions, fleet-wide, they have the highest fuel economy of any manufacturer, they have the lowest CO₂ emissions of any manufacturer. So, I would suggest that Mazda completely complies with the purpose of Bill 104, the reduction of greenhouse gases.

M. Lemay : Thank you. I want to bring you the objective for the very first year, 2018. The Government asked for a 3.4% of sales, and basically it's about the same amount that California will ask by 2018. But, knowing that California has been into zero-emission vehicles since 26 years, interested in them. And, knowing that right now we do have, in Québec, 0.6% of the sales for electric vehicles, isn't it a bit a big gap, an exponential curve to get from 0.6% to 3.4% within the next two years?

What would you prefer as a goal to be set? Would it be lower than 3.4%? Do you have a first set point that you would suggest?

M. Adams (David) : Well, let me be clear, we don't think the legislation is necessary at this point in time, because Québec is already a leader and, I think, will continue to be a leader with the provisions that the Minister has outlined, that we've indicated in our submission... have already been put in place. A zero-emission vehicle legislation, with all due respect, does nothing to increase consumer demand. Putting more supply in the marketplace doesn't increase consumer demand.

So, is it a tool that will assist in improving electric vehicle sales? Perhaps, but it doesn't get to the heart of the issue, which is increasing consumer demand. Consumer demand will be satisfied by confidence in the infrastructure, confidence in the vehicle, confidence that the vehicle meets their needs and a myriad of other issues.

M. Lemay : OK. I do notice that you mentioned also that you'd like to postpone it to 2019 and I do understand all of your points, but I was just wondering if there was a realistic goal more efficient than the 3.4%, but I will accept your answer. If you do have one to suggest, you can let me know, no problem. Otherwise...

M. Adams (David) : ...say...

M. Lemay : Yes.

M. Adams (David) : ...you know, that, the percentages that have been polled, we had no comment into the development of those percentages. You know, all the detail around the bill was to be worked out in regulation, but it seems like, you know, everything is already sorted out in the cost-benefit analysis. So, if the Government is simply going to adopt all the detail from the cost-benefit analysis into the regulations, then we really have no opportunity to dialog.

So, what we would recommend is that there be a robust dialog around the development of the regulations and not just : OK, well, we're going to take what's in the cost-benefit analysis, that's going to be in the regulation, and off we go.

M. Lemay : ...Mr. President?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : 40 secondes.

M. Lemay : 40 seconds. You want to make a short comment about a provision law for California that says that electric vehicles are more, like, to be in California first? You want to say something about that?

M. Adams (David) : I'm not sure I understand the question. If you want to stay in French, I'll...

M. Lemay : It's just about the provision law. Will the provision law in California affect Québec's offer, you think?

M. Adams (David) : If I understand correctly, some of the Section 177 States got sort of a provisional bank of credits based on the U.S. market share when they adopted the zero-emission vehicle standard. We don't see that with Bill 104.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. Nous vous avons laissé terminer, évidemment, la réponse pour le bénéfice de tous. Merci pour votre contribution au débat.

Je vais ajourner, le temps de laisser la place aux prochains intervenants de s'installer.

(Suspension de la séance à 11 h 45)

(Reprise à 11 h 50)

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Coalition Zéro Émission Québec et Club Tesla Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Juste avant, vous annoncer qu'à midi il y aura une petite déflagration. Alors, soyez avertis. On est en travaux.

Mais, ceci étant dit, la parole est à vous maintenant.

Coalition Zéro Émission Québec et Club Tesla Québec

M. Langlois (Mario) : Bonjour, tout le monde. M. le ministre, chers députés membres de la Commission des transports et de l'environnement, merci de nous donner l'occasion de vous faire part de nos commentaires en regard du projet de loi n° 104.

Je me présente : Mario Langlois. Je suis vice-président de la Coalition Zéro Émission Québec et aussi vice-président du club...

M. Rondeau (Éric) : Je t'arrête, Mario. Ah! j'étais pour dire «du transport sans bruit», mais, bon...

M. Langlois (Mario) : ...et vice-président du Club Tesla Québec. Je suis accompagné par MM. François Bérubé et Éric Rondeau, respectivement président de la CZEQ et vice-président, Affaires gouvernementales, du Club Tesla Québec. Nous représentons ces deux organismes, qui ont des vues communes sur le projet de loi, d'où cette présentation conjointe pour accompagner le mémoire déposé.

Le projet de loi n° 104 tombe à pic comme la raison d'être de la CZEQ, et une des missions du Club Tesla Québec est de promouvoir l'adoption d'une norme VZE. D'emblée, nous appuyons la démarche initiée par le dépôt du projet de loi n° 104 et nous souhaitons que la réglementation qui s'ensuivra sera adoptée et mise en vigueur le plus rapidement possible pour faciliter la transition vers une économie sobre en carbone et pour contribuer notamment à l'atteinte des différents objectifs de réduction de GES au Québec en permettant de stimuler une plus grande offre et une plus grande disponibilité de véhicules zéro émission sur le marché québécois.

Nos organismes sont entièrement indépendants. Nos revenus se limitent aux adhésions et aux dons d'individus, sans subvention, sans revenu publicitaire et sans aide financière publique ou privée. Nous n'avons aucune motivation commerciale ni aucun intérêt financier ou individuel à l'adoption d'une norme VZE. Notre seul intérêt en est un collectif pour le Québec, pour les Québécoises, les Québécois et les générations futures.

Le projet de loi n° 104 propose une norme VZE similaire à ce qui se fait ailleurs, notamment en Californie et dans neuf autres États chez nos voisins du Sud, c'est-à-dire une norme qui vise à s'assurer qu'un pourcentage de véhicules vendus soit de véhicules à zéro émission de gaz d'échappement et à inciter les manufacturiers à atteindre leurs quotas; établir un système de crédits et de redevances; permettre aux constructeurs d'accumuler des crédits VZE par la vente de véhicules entièrement électriques — VEE — véhicules hybrides rebranchables — VHR — ou VPC — véhicules à piles à combustible; et enfin permettre aux constructeurs en déficit d'acquiescer des crédits VZE d'autres constructeurs ayant des surplus.

M. Rondeau (Éric) : ...quelques-uns des avantages qu'on voit de la loi zéro émission pour nous comme utilisateurs de voitures électriques jusqu'à maintenant et pour le reste de la population.

Sur l'acétate que l'on vous présente en ce moment, pour nous, c'est une évidence, on vit sans consommation de pétrole et on ne fait plus de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre. La plus grande source... puis ça fait partie de votre analyse dans le cadre de cette loi-là, la plus grande source de gaz à effet de serre au Québec, c'est le transport. Clairement, en adressant l'augmentation du nombre de voitures électriques et zéro émission, on adresse ce problème-là de front. C'est le plus important. Alors, c'est un des premiers avantages. Et la pollution atmosphérique dans le cœur de nos agglomérations urbaines, c'est aussi directement un corollaire de cette approche-là. Alors, pour nous, on y voit une grande valeur pour la population.

L'autre élément, d'un point de vue économique, il est clair, on dépense 1 milliard par mois, au bas mot, et ça varie d'une année à l'autre, en importations de pétrole. C'est de l'argent qui sort de la province. 1 milliard par mois, c'est 12 milliards par année. Je vous rappelle que 1 % de la flotte automobile, ça serait 120 millions par année qui reviennent dans nos poches plutôt qu'ils sortent de la province. C'est un gain économique énorme. Il n'y a pas beaucoup de programmes qui existent actuellement pour amener autant de gains directs chez les consommateurs et, après ça, directement dans l'économie. Alors, c'est notre plus grande dépense d'importations. Ça nous permet de la contrôler directement, d'être moins dépendants du pétrole. C'est un avantage très, très fort.

Évidemment, l'adoption d'une loi zéro émission, c'est une des grandes causes pourquoi le Club Tesla, on a essayé de prendre le chapeau, avec la CZEQ, d'augmenter l'accessibilité des voitures électriques. Ceux qu'on vous met en photos, ce n'est que quatre exemples. Ils sont vendus actuellement à Burlington, au Vermont, dans l'État de New York et les autres États, évidemment. Ils ne sont pas loin de chez nous, puis on n'est pas capables d'y accéder au Québec. Pourtant, on a l'électricité à peu près la moins chère au monde, sinon évidemment la moins chère en Amérique. Comment se fait-il qu'on n'est pas capables d'accéder à ces véhicules-là? C'est une évidence. Alors, pour nous, ça nous prend ces voitures-là. Elles fonctionnent bien. On vit avec depuis au moins, tous, trois ans. Alors, on dit pourquoi l'offrir à plus de gens. François, c'est à toi.

M. Bérubé (François) : Oui. Merci. Bonjour à tous. Mon nom est François Bérubé. C'est difficile de s'en tenir à son texte quand on passe tout de suite après le constructeur mondial des automobiles, mais je vous invite à nous poser exactement les mêmes questions. Ça va nous faire plaisir d'y répondre, vous allez avoir un autre angle.

Donc, je vais vous parler brièvement de notre étude d'impact économique. On l'a mise à jour l'an passé. On vous a présenté des chiffres à l'effet que le déploiement du véhicule électrique était à coût nul pour l'État. Le prix de l'essence était à 1,20 \$ et puis, ce matin, bien, le prix de l'essence est à 1 \$, comme vous le savez. Donc, on a refait nos chiffres, puis finalement il n'y a presque pas d'impact, c'est encore à coût nul pour l'État. Alors, je vais vous l'expliquer un petit peu plus en détail.

En économisant sur l'essence, sur l'entretien et sur le coût du VE financé par un rabais, le consommateur peut sauver en moyenne 2 245 \$ par année. L'an passé, à 1,20 \$, c'était environ 2 900 \$, par année, d'économies. Alors, si on a une flotte de 100 000 unités de VE vendues, donc c'est près de 225 millions qui sont économisés par les consommateurs à chaque année. En plus de créer un gain financier pour l'utilisateur, le remplacement des voitures à essence par des voitures électriques est à coût nul pour l'État. En effet, le remplacement par tranches de 100 000 unités produira un impact positif sur les finances de l'État. Non seulement c'est à coût nul, selon notre étude, qui a été validée par des économistes, il y a un gain net d'environ 12 millions de dollars par tranches de 100 000 voitures électriques. Alors, si on a 100 000 voitures électriques, on a des recettes fiscales d'environ 49 millions. Si on n'a pas 100 000 voitures, l'État a des perceptions de taxes sur le carburant d'environ 36 millions.

Donc, par tranches de 100 000, le net entre les deux chiffres que je viens de vous donner, c'est 12 millions par 100 000 voitures électriques. Alors, comment est-ce possible? C'est que les 225 millions économisés par les consommateurs est réinvesti dans l'économie. Évidemment, on a utilisé... c'est facile à dire, mais on a utilisé un multiplicateur de 12,5 %, ce qui est très conservateur. Donc, les 12,5 % engendrent des recettes fiscales pour l'État. Après ça, il y a une autre source

de revenus, c'est la TVQ sur les véhicules électriques. Bon, avec la batterie, actuellement, vous le savez, le véhicule électrique est un peu plus cher. C'est pour ça qu'il y a un rabais, un incitatif à l'achat. Il est plus cher, mais ça fait plus de TVQ pour le gouvernement. On l'a calculé. On a vraiment tout pris en compte. Après ça, il y a une troisième source de revenus, évidemment, c'est la vente d'électricité. 100 000 voitures, c'est environ 22 millions de plus pour Hydro-Québec avec le réseau de distribution existant actuellement. Et la quatrième source de revenus : le marché du carbone. Là, vous me corrigerez, M. le ministre, si je me trompe. Le coût de la tonne est de 15 \$ à 17 \$. Plus?

Une voix : ...

M. Bérubé (François) : 20 \$. Bon. Bien, en tout cas, c'est comme la bourse, ça a monté.

Une voix : ...

M. Bérubé (François) : Combien?

Une voix : ...

M. Bérubé (François) : Près de 17 \$. Nous, quand on parle du marché du carbone, évidemment, les gens nous regardent des fois puis ils ne comprennent pas tout. C'est assez abstrait, le coût d'une tonne de CO₂.

Alors, une voiture, ça émet environ 3 tonnes de CO₂ par année. Disons, on va prendre 15, parce que c'est plus facile à calculer. Donc, ça fait 45 \$. Le coût du carbone, du dommage causé par le CO₂ serait de 45 \$ par année, par auto. Donc, c'est évident, là, que c'est très peu. Je pense qu'en Suède la tonne de carbone est près de 80 \$ la tonne, et même plus.

Donc, malgré le faible coût de la tonne de carbone, ça permet d'engendrer des centaines de millions de revenus dans le Fonds vert. Alors, ces revenus dans le Fonds vert permettent de financer les rabais, les incitatifs, à l'achat, de 8 000 \$. Je vais aller plus vite.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : ...secondes.

M. Bérubé (François) : Alors, les rabais, finalement. On entend souvent dire que ça pourrait coûter une fortune au gouvernement, les incitatifs à l'achat. C'est faux. C'est financé complètement par le Fonds vert. Merci.

• (12 heures) •

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

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs.

(Interruption)

M. Heurtel : Il est midi. Il est donc midi. On a remplacé les clochettes par des explosions.

Alors, merci pour votre mémoire ainsi que votre présentation. Bon, vous avez entendu la présentation de l'association des constructeurs mondiaux. Bon, je prends aussi pour acquis que vous avez peut-être eu vent de la présentation des constructeurs canadiens hier. Ma première question, ce serait... On nous dit, de ce côté-là, qu'une norme VZE, ce n'est pas nécessaire, tout simplement, pas nécessaire, qu'il faut laisser le marché faire son oeuvre et que finalement ça n'ajoutera rien puis ça n'aura aucun impact sur le développement du véhicule électrique, ce qu'on propose. Comment réagissez-vous à ça?

M. Langlois (Mario) : Donc, écoutez, si on laissait faire l'industrie, on aurait une courbe de croissance équivalente à ce qu'on peut regarder si on... Si le passé est garant du futur, on aurait 2 % de plus de véhicules électriques en 2018... même pas, une fraction de 1 %, plutôt. C'est les pourcentages qu'on a eus en augmentation malgré tous les incitatifs, malgré tous les efforts que le Québec met avec des rabais à l'achat. Ce n'est pas chez le concessionnaire qu'on réussit à essayer une voiture, c'est dans des organismes comme les nôtres, là, c'est-à-dire de personnes qui arrivent avec leurs voitures et qui font essayer leurs propres voitures au public et qui, là, tombe en amour et ensuite cherche à acheter un véhicule.

Les objectifs minimaux, qui, selon nous, sont vraiment les minimaux, qui sont donnés dans la loi n° 104 et la réglementation à venir, évidemment, vont dépasser ces ventes-là. Il y a des véhicules qui ne sont pas du tout vendus au Québec qui vont tout d'un coup être disponibles pour les consommateurs. On a montré quatre véhicules, là. Il pourrait éventuellement y en avoir plus, parce que les Allemands en développent, des véhicules électriques, et ils vont avoir tout intérêt à écouler les véhicules électriques là où il y a une législation, une norme VZE. C'est exactement ce qui se passe aux États-Unis : là où il y a des normes VZE, il y a une augmentation importante des ventes de VZE.

Je ne sais pas si, Éric, tu voudrais continuer.

M. Rondeau (Éric) : C'est très juste, ce que tu dis là. Le point qu'on observe, d'un point de vue de consommateur, on vous donne des exemples concrets, là. Il y a des gens du club et de la CZEQ qui se sont présentés chez des concessionnaires pour demander des essais de véhicule ou savoir quand il y aurait des voitures de disponibles et ils n'ont pas d'agenda de la part du fournisseur, du fabricant, et c'est dans une série d'exemples que l'on a vécus nous-mêmes qu'on réalise que,

finalement, s'il n'y a pas d'incitatif pour ramener les... ici, les véhicules électriques vont être en priorité dans les États zéro émission qui sont déjà là, et nous, on va se retrouver avec les restants de stock, finalement, ou on n'en aura pas du tout, parce que les quantités vont augmenter dans les États zéro émission, et nous, on sera les derniers en fin de course. Alors, si on veut être sérieux dans la réduction des gaz à effet de serre puis l'électrification des transports, bien, il faut être à la mesure du reste du marché nord-américain.

En passant, les 10 États, c'est 29 % du marché américain qui est touché par l'obligation d'avoir des quotas de véhicules électriques. Alors, se faire dire, au Québec, à quelques kilomètres de la frontière américaine qu'on ne peut pas faire la même chose ici, j'ai de la misère à le croire. On a des ceintures, des coussins gonflables, puis il n'y a pas grand-chose de différent entre une voiture canadienne et une américaine, aux dernières nouvelles.

M. Heurtel : On a entendu aussi, lors des auditions hier, de la part d'autres groupes... puis non seulement hier, mais on a eu beaucoup d'exemples et beaucoup de cas vécus à l'effet que c'est extrêmement difficile, au Québec, de se procurer un véhicule électrique. On a entendu hier l'expression que «c'est une véritable course à obstacles» et même on entend d'autres également.

Alors, je voudrais savoir, de votre côté, de votre expérience, vos membres, etc. : Est-ce que vous êtes capables de faire le même type d'affirmation? Êtes-vous d'accord avec cette affirmation-là?

M. Langlois (Mario) : Non, pas du tout. On n'est pas d'accord, parce que, quand on appelle Tesla, on a une voiture Tesla n'importe quand. On va attendre un mois. Mais c'est l'exemple à suivre. Malheureusement, ce n'est pas la même chose chez les concurrents de Tesla, à part quelques exceptions.

Encore une fois, on ne peut pas généraliser — Éric, je te permettrai d'ajouter, là — mais, effectivement, l'expérience des consommateurs chez les concessionnaires fait en sorte qu'ils peuvent se décourager et décider d'acheter une voiture à essence alors qu'ils sont là pour acheter une voiture électrique, parce que soit que la formation n'est pas là — ce n'est pas de la mauvaise foi, là — le vendeur ne connaît pas de voitures ou il n'en a tout simplement pas sur le plancher, il n'en a pas en «showroom», il n'en a pas à l'extérieur et puis pour lui vendre quelque chose qu'il n'a pas, c'est difficile. Il va montrer tout ce qu'il a sur le plancher, tout ce qu'il a dans le stationnement et puis il va en faire l'essai routier, il va connaître ça. Et l'expérience qu'on a faite, là, des acheteurs cachés, là, des faux acheteurs, ça démontre tout le contraire, c'est-à-dire que les vendeurs, malheureusement, aimeraient ça connaître ça, mais on ne leur donne même pas l'occasion.

Il y a même des concessionnaires qui ont écrit des lettres pour appuyer la démarche d'une loi zéro émission. Malheureusement, ces concessionnaires-là se sont fait taper sur les doigts et ont demandé aux sites Internet qui avaient publié ces lettres-là de les retirer parce que, là, ça allait mal. Donc, ça illustre, là, pourquoi ça peut être difficile pour un consommateur.

M. Rondeau (Éric) : ...la situation aussi que, pour que les gens puissent se retrouver des voitures, on a... On constate justement qu'il y a des concessionnaires qui, eux, y croient. Alors, ils poussent de l'avant. Il y en a qu'on connaît leurs noms. Ils ont même fait l'exercice d'aller acheter des voitures usagées de quelques kilomètres du côté américain pour les emmener du côté canadien parce qu'il y avait de la demande.

Alors, oui, en ce moment, c'est une demande nichée, mais de la même manière que, quand le iPhone est arrivé sur vos tables, les gens disaient, chez BlackBerry : Hein? Pensez-vous sérieusement qu'Apple va entrer dans ce marché-là puis on va créer un changement dans le domaine du téléphone intelligent quand BlackBerry a l'hégémonie? Aujourd'hui, voilà où est-ce qu'on en est. Alors, il faut regarder un petit peu plus loin dans l'évolution des technologies. De la même manière que M. Ford a dû se battre contre les chevaux, on est dans la même situation dans l'évolution des fabricants.

J'étais au lancement de la Model 3 en Californie, j'ai été tiré au sort par hasard, et je me suis fait confier par un gestionnaire de l'usine que les premiers Model X qui ont été fabriqués ont été achetés par les fabricants pour être démontés dans leurs usines. Si vous pensez que les fabricants ne savent pas qu'il faut réagir... Ils le font, ils ne le diront pas. Il faut qu'ils le fassent, c'est l'introduction pour réagir. C'est à nous, comme citoyens et comme gouvernement, de les faire avancer avec nous pour le bénéfice de tout le monde. Ils vont ajuster leurs modèles d'affaires, ils suivront. C'est tout. Et les plus avant-gardistes y gagneront. Ceux qui ne sont pas capables de suivre comme le reste de l'industrie devront s'ajuster ou seront perdants.

M. Heurtel : On a entendu également que 2018, c'est trop vite, trop rapide. Malgré le fait qu'on prévoit une période tampon, compter les années modèles 2016, 2017 dans le total 2018, bien, on nous propose que c'est beaucoup trop vite puis il faudrait soit compter des années modèles avant l'année modèle 2016 ou repousser l'échéance vers 2019 et même plus loin. Votre réaction à ça?

M. Langlois (Mario) : Bien, si on prend l'expérience californienne, elle nous enseigne que les constructeurs ont été opposés à tout ce que la Californie a pu faire, ont fait des représentations à chaque fois qu'il y avait des projets de loi pour adopter une loi zéro émission. Et c'est tout à fait naturel, là. C'est-à-dire, si on impose une norme qui... ça va coûter des sous... ou mettre en place des systèmes, effectivement, ils vont toujours vous dire que c'est trop vite. Quant à nous, ce n'est pas assez vite. Le réchauffement de la planète, quand... et, aux dernières nouvelles, là, il est encore là, là. Si on ne fait rien, ça va juste empirer. Et, s'il y a un endroit sur la planète où c'est très efficace, toutes les mesures pour réduire les gaz à effet de serre, c'est bien au Québec. On a de l'électricité propre. Faire mettre un véhicule électrique en Grèce, où, là, c'est des usines au charbon... je pense que le véhicule électrique n'est pas aussi propre que celui du Québec, et d'autant plus qu'au niveau économique, en plus, on a un gain important, parce qu'il y a tellement d'importations. Tout est importé en termes de pétrole. Donc, sur la balance commerciale, ça joue énormément aussi.

Donc, pour nous, deux ans, ce n'est pas assez, d'autant plus que la loi prévoit déjà une mesure qui est importante, transitoire, c'est-à-dire : les ventes d'aujourd'hui comptent déjà, les ventes en 2017 vont compter déjà. Et, pour nous, ça, c'est beaucoup donner aux constructeurs, mais, si c'est la mesure que ça prend pour les aider à bien partir la démarche... Parce que ce n'est pas une démarche qui va ralentir, là. En 2020, 2025, les normes vont toutes être plus resserrées partout, dans les neuf États américains, en plus de la Californie. Donc, je crois qu'il va toujours y avoir quelqu'un qui va plaider pour un délai plus court et d'autres qui vont plaider pour un délai plus long.

• (12 h 10) •

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Je reconnais maintenant le député de Maskinongé.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, messieurs. Dans votre présentation et dans vos réponses tantôt, vous avez fait la démonstration très, très claire de la mouvance du marché puis le fait qu'il y a des gens et des citoyens qui recherchent des véhicules électriques, qui veulent en avoir et vous démontrez très, très bien ce qu'on entend souvent, qu'il y en a peu ou pas de disponibles dans plusieurs concessionnaires au Québec.

Tantôt, vos prédécesseurs parlaient du principe d'éducation et d'information à la population, qu'il y avait un rôle partagé tant entre les constructeurs que l'appareil gouvernemental ou que le gouvernement, mais j'aimerais vous entendre là-dessus à ce niveau-là, parce que je sais que plusieurs associations similaires à la vôtre font de la promotion, font même des tours de véhicule électrique, là, il y a des présentations. Moi, je sais que, dans ma circonscription, toutes les entreprises touristiques qui ont installé une borne électrique, là, avaient le club de véhicules électriques qui venait et qui faisait comme une journée d'essai, de démonstration, et tout ça. Quand on parle d'éducation, d'essai et, si on veut, d'information à la population... vous avez démontré clairement tantôt que ce n'est pas chez un concessionnaire qu'on a cette information-là, mais, pour vous, quelle serait la responsabilité tant des concessionnaires... et comment tant le gouvernement que les associations de véhicules électriques ou les associations de propriétaires de véhicule électrique peuvent les aider dans ce sens-là?

M. Langlois (Mario) : Une très bonne question, et je vous remercie de la poser.

Écoutez, c'est certain qu'une nouvelle technologie apporte de l'information à fournir à la population. Puis Éric me faisait remarquer pas plus tard que tout à l'heure, quand on marchait vers ici, qu'on en a pour 30 ans à éduquer et on en a pour 30 ans à en parler, parce que nous, on est les premiers, là, et puis on sait très bien qu'on parle à 1 % de la population. On aimerait parler à 10 %, 15 %, 20 %... en même temps, mais on n'a pas ces moyens-là, on parle à 1 %, et ce 1 % là est convaincu par la suite. Donc, il y a énormément d'éducation à faire. Est-ce que c'est la responsabilité des groupes bénévoles, du gouvernement, de l'industrie? Moi, je pense que c'est la responsabilité de tout le monde. Est-ce qu'on a entendu beaucoup l'industrie faire la promotion ou faire de l'éducation justement à cet égard-là?

S'il y a un endroit où l'éducation peut se faire, c'est chez les concessionnaires, mais il n'y a rien qui est fait chez les concessionnaires pour cette éducation-là. L'éducation nous coûte beaucoup plus cher. C'est-à-dire, c'est des ressources humaines, des bénévoles qui vont sur place pour réussir à rencontrer une poignée d'individus et c'est aussi des ressources du gouvernement pour faire la promotion de l'électrification des transports. Si l'industrie s'y mettait, imaginez ce qu'on pourrait faire.

M. Rondeau (Éric) : Juste vous faire remarquer, quand vous écouterez *Découverte*, qui peut parler d'environnement et de la gestion des gaz à effet de serre, la quantité de publicités de voiture que vous allez voir durant la même émission. Alors, mon point étant : regardez bien les moyens qu'ils ont, sur lesquels ils pourraient focuser aussi pour faire l'éducation auprès de la communauté, de leurs clients pour comprendre les avantages économiques qu'on vous a présentés de la voiture électrique. Voilà. Les moyens sont là.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : M. le député de Mégantic. Il vous reste deux minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Je dois d'abord vous dire bravo pour votre mémoire, où est-ce qu'il y a beaucoup de données très intéressantes. Mais — il y a un «mais» — vous nous envoyez toute une série de données qui sont dépendantes de conditions qui sont relativement spécifiques, je parle, entre autres, des émissions d'hydrogène puis des comparatifs, etc. Donc, il y a des éléments là-dedans qui sont très variables en fonction de l'origine de cet hydrogène-là, qu'il soit électrolytique ou qu'il vienne du gaz naturel ou d'autres sources, parce qu'on en a plusieurs autres aussi. Donc, je fais ce point-là.

Mais ce que vous nous avez dit là-dedans et qui est très intéressant, c'est que vous voudriez changer le nombre de crédits associés à certains types de véhicule. Pourriez-vous juste élaborer, pour le bienfait des gens qui nous écoutent?

M. Rondeau (Éric) : Je veux juste vous faire remarquer, dans nos recommandations — vous pourrez les lire dans notre mémoire — qu'on n'a pas eu le temps de vous énumérer, c'est spécifié. Sur le graphique que je vous présente justement à l'écran, c'est justement la comparaison des véhicules à hydrogène versus la quantité de gaz à effet de serre, versus un véhicule électrique 100 %.

Mario, je te laisse expliquer le détail, mais vous l'avez aussi dans l'étude.

M. Langlois (Mario) : Donc, sur la diapo, là... on l'a dans l'étude aussi, mais, sur la diapo, en rouge, ça indique le véhicule à hydrogène, dont l'hydrogène serait produit avec le gaz naturel et qui serait transporté jusqu'à la source pour distribution, par camion, sous forme liquide. Donc, on le voit, l'impact, sur les GES, de ce véhicule-là est équivalent à un

véhicule à essence qui consomme 40 milles au gallon, là. C'est les données du tableau. On peut faire la comparaison en litres au 100... Mais on peut imaginer que le véhicule à hydrogène ici a un gros impact sur les GES. Et, si on compare, en vert, c'est les GES produits par un véhicule entièrement électrique dont la ressource est pleinement hydroélectrique.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci, M. Langlois. On poursuit les échanges avec le député de Terrebonne, qui représente l'opposition officielle.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, messieurs, pour votre présentation aujourd'hui. C'est intéressant de voir les comparables avec les groupes qui sont passés avant vous, ça nous permet de voir les deux côtés de la médaille ou, du moins, d'avoir plus d'explications sur certains points qui touchent le projet de loi n° 104. Je vous sentais d'ailleurs très motivés de prendre la parole autour de cette table. On sentait une excitation à peine voilée de la part de certains de vos confrères. Donc, j'espère que vous avez eu assez de temps pour vous exprimer.

Puis je vais utiliser les quelques minutes qui me sont allouées pour aller un peu plus en profondeur dans certains volets de vos recommandations, parce que, bon, vous devez savoir que notre formation politique est en faveur de l'adoption d'une loi zéro émission mais qu'on est évidemment, là, ouverts à l'améliorer, à la bonifier, à essayer de trouver, donc, les meilleures solutions pour la rendre la plus ambitieuse possible. Et ce mot, «ambitieux», est utilisé beaucoup autour de cette table, puis je voulais utiliser votre présence pour comprendre ce qu'«ambition» pourrait signifier selon votre interprétation.

Tout d'abord, au niveau de l'échéancier, j'ai écouté votre échange avec M. le ministre, vous avez, si j'ai bien compris, dit que les échéanciers de 2018 pour les crédits obligatoires, c'était quelque chose avec lequel vous pouviez vivre, même si, dans un monde idéal, vous seriez très ouverts à ce que ça se fasse peut-être un peu plus tôt. C'est ce que j'ai compris dans vos échanges.

Au niveau des cibles de crédits qui sont présentées par le gouvernement, donc, des cibles de 15 % d'ici 2025, est-ce que vous trouvez que c'est ambitieux? Est-ce que c'est un seuil qui est acceptable? Est-ce que c'est timide? J'aimerais avoir l'opinion un peu de votre association pour savoir ce qui pourrait être, comment je pourrais dire, innovant ou, en tout cas, du moins, ce qui serait costaud dans le cadre d'un projet de loi comme celui du n° 104.

M. Langlois (Mario) : Donc, d'abord, je vais répondre à votre question — je vous remercie — concernant le délai. Évidemment, comme juriste, je sais très bien qu'une loi doit avoir des mesures transitoires, puis une mesure transitoire de deux ans, ça me semble tout à fait raisonnable. On aurait souhaité qu'elle soit proposée et déposée il y a longtemps, parce que ça fait longtemps qu'on plaide pour une loi zéro émission, mais ça, c'est une autre question. Maintenant qu'il y a un dépôt, c'est... bravo, félicitations, et puis adoptons-la le plus rapidement possible avec des normes réglementaires, parce qu'on pense que la loi a tout ce qu'il faut pour être efficace et pour permettre d'exercer des pouvoirs et avoir aussi une réglementation progressiste. Et on souhaite qu'il y ait une réglementation progressiste qui va resserrer... En fait, on recommande dans notre mémoire d'ajouter une disposition dans la loi qui ferait en sorte que les règlements pourraient être modifiés mais seulement pour resserrer les règles.

On souhaite aussi que la loi prévoie d'ajouter une définition de «véhicule» pour rendre la loi plus technologiquement neutre, dans le sens qu'on pourrait un jour arriver avec un véhicule à air comprimé, par exemple, et puis permettre que ce véhicule-là puisse bénéficier de la loi zéro émission, mais là, malheureusement, on n'a pas une définition générale qui pourrait permettre d'inclure ce type de véhicule, là, avec une définition technologiquement neutre.

Maintenant, quant aux pourcentages requis, en ce qui nous concerne, on a toujours plaidé qu'on devrait coller le plus possible à la loi californienne mais en même temps tenir compte de l'expérience californienne, et l'expérience californienne démontre que, par exemple, l'accumulation de crédits... Et il y a un surplus de crédits dans le marché et il pourrait y avoir certains constructeurs qui n'auraient même pas besoin de vendre aucun véhicule électrique à une année donnée, parce qu'ils ont accumulé beaucoup de crédits, et ça, bien, ça ne fait rien de bon pour les GES. Donc, on pense qu'on devrait diminuer le nombre de crédits donnés par un véhicule et surtout ne pas mettre un véhicule à piles à combustible, à hydrogène, ou autres, là, sur le même pied d'égalité qu'un véhicule électrique. On devrait le mettre au même pied d'égalité qu'un véhicule hybride rebranchable et puis, quitte à ce qu'on demande à l'industrie si le véhicule à piles à combustible évolue, qu'on demande à faire la démonstration de l'impact sur les GES pour augmenter le nombre de crédits qui seraient attribués par ce véhicule-là.

• (12 h 20) •

M. Rondeau (Éric) : Dernier point. Aussi, on pense que ça vaudrait la peine qu'il y ait une expiration sur les crédits, parce que sinon ça s'accumule, puis il y a des fabricants qui ne font pas de voiture zéro émission, comme dit Mario, puis finalement «they have a free ride».

M. Traversy : Donc, ça, c'était également une de vos recommandations, donc, une durée péremptoire de trois ans pour les crédits. Et vous dites que vous voulez au maximum vous baser sur le modèle californien.

Est-ce que vous... pour les moyens d'y parvenir, est-ce que vous avez des pourcentages à suggérer ou des cibles plus...

M. Rondeau (Éric) : Une cible claire, ça a été de proposer que, les crédits pour les véhicules électriques, la proportion des véhicules électriques dans la... des quotas de zéro émission passe de 10 % à 50 % pour 2025. Donc, on augmente de façon plus agressive sur les voitures électriques.

M. Langlois (Mario) : C'est ça. Donc, pour l'expliquer, là, en 2018, tous les VZE qui seraient vendus, il devrait y avoir un minimum de 10 % qui seraient en véhicules entièrement électriques, puis ce pourcentage-là, en 2025, passerait à 50 %.

M. Traversy : Puis vous, vous semblez être confiants que c'est quelque chose qui est réaliste. Je vous pose la question, parce que plusieurs intervenants autour de cette table sont venus émettre certaines inquiétudes par rapport au marché québécois versus peut-être les comparables que vous utilisez. Si vous aviez quelque chose pour tenter de nous convaincre davantage? Qu'est-ce qui vous rend si confiants qu'une cible comme celle-ci peut être atteinte?

M. Rondeau (Éric) : Je vais vous donner un exemple qui est parallèle à notre loi zéro émission puis à notre contexte nord-américain.

Vous avez suivi la Norvège, je vais vous donner un exemple. Actuellement, au Parlement de la Norvège, il y a une proposition de développer une loi pour qu'en 2025 il y ait zéro véhicule à consommation vendu dans l'économie norvégienne. Si ces gens-là sont capables... des producteurs de pétrole, sont capables de prendre l'initiative de considérer cela dans leur économie, je pense que les objectifs qu'on se présente ici, dans votre loi, sont très réalisables, surtout qu'ils sont en parité avec ce qui se fait déjà dans les États zéro émission. Alors, regardons en avant, parlons d'innovation, regardez les exemples aussi qui ont été les plus courageux, puis je pense qu'on est capables d'en faire un bout.

M. Langlois (Mario) : Si je peux ajouter à ça pour répondre à la question. On regarde les 10 États américains qui représentent à peu près 25 % du marché américain, qui est nettement plus gros que le marché québécois, là. Je ne peux pas croire que la petite pinotte québécoise, là, en termes de marché peut faire une grosse différence dans l'industrie, là.

M. Traversy : C'est bien noté. J'imagine que vous êtes en faveur également qu'il y ait un maximum d'informations qui soient inscrites dans le projet de loi. Certains intervenants sont venus nous parler, là, disant que, bon, il y avait beaucoup d'espace discrétionnaire, qu'on devrait mettre le maximum d'informations à l'intérieur du projet en ce qui concerne notamment, peut-être, les cibles et d'autres volets, là, du projet de loi sur les différents chapitres qui le composent, donc j'imagine que c'est quelque chose qui doit vous motiver.

Et le ministre semble s'intéresser beaucoup à la question des bonus malus. C'est une question qui revient depuis quelques échanges, depuis hier. J'aimerais avoir votre opinion par rapport à ce genre d'incitatif, si c'est quelque chose de positif à vos yeux. Un bonus malus écologique, est-ce que c'est une avenue à réfléchir ou à envisager?

M. Langlois (Mario) : Moi, je pense qu'on ne peut pas mettre de côté aucune mesure. Mais, politiquement, c'est peut-être difficile d'arriver avec une politique plus bonus malus comme en Norvège, là. Je donnerais l'exemple de la Norvège, où il y a des véhicules qui sont taxés à 200 %, les véhicules à essence, à forte consommation sont taxés à 200 %, et c'est pour ça que les gens s'achètent d'autres voitures que les voitures à essence. Ce type de mesure là, pour moi, est agressif, et, politiquement, on n'a peut-être pas les moyens de se payer ce genre de mesure là, et économiquement non plus, parce que, bon, il n'y a plus personne qui achèterait ces véhicules-là et puis là il faudrait financer l'achat de véhicules électriques en grand nombre. 100 % en 2025, là, c'est une grosse mesure.

Donc, pour nous, on pense qu'on peut rajouter des bonus malus, des mesures bonus malus. Déjà, d'une certaine manière, il y en a. C'est-à-dire, ceux qui n'atteindront pas leurs objectifs de quotas de crédits vont devoir acheter des quotas de crédits. Ils pourraient les payer en redevances au gouvernement, mais, historiquement, ce qui se passe... comme en Californie, c'est : les manufacturiers en achètent, ceux qui sont en déficit en achètent de ceux qui sont en surplus.

M. Traversy : Je vous remercie beaucoup pour votre éclairage et je termine simplement en vous disant que je trouve très intéressante votre présentation de technologie neutre, à l'intérieur du projet de loi, qui vient rejoindre un peu, là, cette prérogative à l'innovation constante pour faire face aussi aux défis de l'avenir. Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. M. le député de Masson, êtes-vous prêt?

M. Lemay : Bien sûr.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : C'est à vous.

M. Lemay : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, merci, messieurs, d'être avec nous aujourd'hui.

Vous savez, en fait, moi, j'ai quelques questions pour vous. Vous avez mentionné tout à l'heure une économie qu'un particulier, quand il fait l'achat d'un véhicule électrique... vous l'avez mise en dollars d'aujourd'hui en fonction du prix de l'essence puis vous arriviez avec une économie de 2 245 \$ par année, et puis ça, vous avez mentionné que ça serait redistribué directement dans l'économie locale, parce que ça donne un pouvoir d'achat supplémentaire au consommateur, mais moi, j'aimerais savoir si vous avez considéré dans cette étude-là le prix d'achat du véhicule électrique, qui est supérieur à son frère, ou à sa soeur, là, le véhicule à essence. Et puis, en fait, moi, je... puis savoir si vous l'avez considéré, parce que, dans le fond, les gens, ils vont payer des mensualités plus élevées pour faire l'acquisition de leurs véhicules électriques.

M. Bérubé (François) : C'est une bonne question. Dans notre étude économique, on a fait une comparaison avec deux voitures similaires, donc : la voiture électrique est une Nissan Leaf et puis la voiture similaire... il n'y a pas de

Nissan Leaf à essence, donc on a pris une voiture de la même catégorie, qui est une Ford Focus Titanium qui vaut 25 000 \$, donc, une environ de 33 000 \$ électrique puis une de 25 000 \$. Et on arrive avec une économie, pour le consommateur, de 2 245 \$ par année, avec l'essence à un litre... 1 \$ le litre d'essence.

Donc, la comparaison qu'on a faite, et on a fait vraiment un effort, là, considérable pour comparer les pommes avec les pommes, sur le terrain, je pense que les gens se posent la... Quand on a la décision à prendre d'acheter une voiture, là, on est réalistes, là, selon notre portefeuille. Et puis, la différence, le coût de la voiture électrique, qui est plus élevé, est financé par l'incitatif, le rabais de 8 000 \$. Le 8 000 \$, bien, il ne vient pas de n'importe où, c'est vraiment... actuellement, c'est ça, la différence, c'est 8 000 \$, c'est le coût des batteries. Et puis, le coût des batteries, bien, probablement qu'avec l'évolution de la science il va commencer... bien, il a déjà commencé beaucoup à diminuer. Donc, plus ça va aller, moins le véhicule électrique va coûter cher, et puis, normalement, probablement que le prix de l'essence va augmenter, lui. À 1 \$, on est dans un creux historique. L'an passé, c'était 1,20 \$. L'autre année d'avant, c'était 1,45 \$. Donc, imaginez, la différence va être encore plus considérable.

M. Rondeau (Éric) : N'oubliez pas une chose, que, quand vous avez une voiture électrique, votre facture d'essence ou d'énergie maintenant vient de disparaître de 15 % à 90 %... excusez, de 85 % à 90 %. Alors, votre voiture, que vous avez un paiement qui est plus élevé par mois, qu'elle soit en location ou en achat payée sur une base mensuelle, avec l'économie d'essence que vous faites sur 20 000 à 25 000 kilomètres, sur la moyenne qu'on a faite... On a fait une analyse en comparant différents modèles, la Golf électrique contre sa petite soeur à essence, la Mercedes, la Honda Fit, on les a toutes comparées, jusqu'à la Tesla contre un équivalent dans le domaine de la grosse voiture de luxe, et à chaque fois, sur une base mensuelle, les économies, toujours dans les 20 000 à 25 000 kilomètres par année, c'est toujours des économies de 25 % par mois sur une base courante que les gens gagnent.

Alors, avec le prix que les voitures électriques... qui vont baisser, on les voit venir, la Bolt, qui s'en vient, la Model 3, qui s'en vient chez Tesla, on va avoir des voitures plus abordables avec plus d'autonomie. Les gens vont les vouloir, les fabricants vont suivre aussi. Il faut qu'on y ait accès. Puis la priorité, c'est d'avoir une parité avec les États zéro émission. Voilà.

• (12 h 30) •

M. Lemay : Parfait. Moi, j'ai une autre question pour vous. Vous avez beaucoup mentionné... puis vous avez mis votre graphique. Vous faisiez des comparaisons entre le véhicule rechargeable et le véhicule à l'hydrogène. Et puis vous comparez la technologie de l'hydrogène à partir du gaz naturel alors qu'ici, au Québec, on a l'avantage d'avoir les puissances de barrage hydroélectrique, où c'est qu'on peut produire de l'hydrogène de nuit. Je comprends que l'électrolyse prend trois fois plus d'énergie pour créer de l'hydrogène, mais ça reste que c'est... bien, c'est peut-être inefficace au plan énergétique, mais ça reste que c'est zéro GES, parce que ça provient des barrages hydroélectriques, puis on a cette capacité-là de la produire de nuit.

Pourquoi est-ce que vous ne faites pas des comparables, puisqu'on est en sol québécois, avec l'hydrogène produit à partir de l'électrolyse et non à partir du gaz naturel? Il me semble qu'ici ça refléterait plus notre réalité.

M. Bérubé (François) : Bien, c'est parce qu'on a manqué de temps, là. Tantôt, dans notre présentation, quand on a parlé du gaz naturel, c'était : le mix énergétique des États-Unis, il équivaut au gaz naturel. Alors, supposons, en Floride, là, ils vont produire de l'hydrogène avec le gaz naturel, et puis le résultat des gaz à effet de serre va équivaloir à cinq litres du 100 kilomètres. Mais, vous avez raison, au Québec, si on fabrique de l'hydrogène, bien, ce n'est pas du tout la même chose, vous avez totalement raison, sauf que, même s'il n'y a pas de gaz à effet de serre pour produire l'hydrogène, une voiture électrique telle qu'on l'a aujourd'hui, là, à 100 % batterie, requiert trois fois moins d'électricité pour parcourir la même distance. Donc, c'est un non-sens de mettre de l'hydrogène dans une voiture.

Une voiture à hydrogène, c'est une voiture électrique avec en plus un inverseur et puis une pile à combustible, il y a plus de pièces, c'est beaucoup plus complexe. Donc, pour faire la même distance avec une voiture à hydrogène qui va coûter plus cher, ça va prendre trois fois plus d'électricité. Donc, même si l'électricité du Québec est propre, bien, c'est un gaspillage de ressources. Pourquoi ne pas prendre l'électricité qui sort de la prise de courant de votre garage, la mettre direct dans la voiture électrique? Pourquoi développer la filière hydrogène?

M. Langlois (Mario) : En deux secondes?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Oui.

M. Langlois (Mario) : L'hydrogène ne permettra pas au consommateur de sauver des sous en plus, parce qu'il va devoir payer aussi cher, sinon plus cher que le litre d'essence qu'il paie aujourd'hui pour parcourir la même distance.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. C'est tout le temps dont on dispose. Merci de votre contribution à l'échange. Je suspends les travaux de la commission jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 14 h 7)

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Nous reprenons nos travaux.

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

Voici notre ordre du jour cet après-midi : nous entendons les groupes suivants : l'Association des véhicules électriques du Québec, les auteurs du *Guide de l'auto 2016*, le Regroupement national des conseils régionaux en environnement du Québec, Mobilité électrique du Canada et les auteurs du *Guide de l'auto électrique*.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Association des véhicules électriques du Québec. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé et, par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ)

M. Lemelin (Richard) : Merci. Mon nom est Richard Lemelin, et je suis vice-président de l'AVEQ, l'Association des véhicules électriques du Québec, et je suis accompagné de M. Pierre Langlois, physicien et consultant en mobilité durable, ainsi que de Gontran Drouin, qui est directeur régional pour la région de la Capitale-Nationale pour l'AVEQ.

Alors, l'Association des véhicules électriques du Québec est une association à but non lucratif fondée en 2013. C'est une grande communauté de passionnés qui représente plus de 4 700 membres actifs, dont plus de 1 000 bénévoles. Nous avons un site Web qui cumule plus de 11,4 millions de visites depuis son inauguration et 4 500 articles publiés dans les actualités. L'AVEQ participe à la cause de l'électrification des transports au Québec notamment avec la participation et l'organisation de plus de 144 événements de promotion des véhicules électriques, incluant les Rendez-vous branchés, Branchez-vous, de l'Institut du véhicule innovant. Notre mission : donner une information neutre et objective aux électromobilistes actuels et futurs tout en représentant leurs intérêts auprès des acteurs du milieu.

La disponibilité des véhicules électriques est un frein à l'atteinte des objectifs des politiques d'électrification. L'adoption de véhicules électriques est modeste au Québec, avec seulement 0,2 % du parc, actuellement — de 10 000 véhicules — sur un parc de 4,5 millions au total. Nos analyses ont démontré que le nombre de modèles offerts au Québec est limité à 22, dont seulement neuf sont des véhicules électriques à batterie. Il y a actuellement plus de 667 modèles de véhicule à essence ou hybride non branchable actuellement. Le ratio de véhicules branchables est donc de 3,2 %.

• (14 h 10) •

Le niveau d'inventaire de véhicules électriques à batterie a été analysé récemment par l'AVEQ. À peine plus de 200 véhicules électriques à batterie sont actuellement en inventaire dans toute la province de Québec. Très peu de concessions ont un inventaire de véhicules électriques pouvant être livrés dans un délai comparable à un véhicule à essence, et surtout hors des grands centres urbains. Plusieurs constructeurs offrent encore des modèles exclusivement aux États zéro émission, donc non disponibles au Québec.

Comme comparatif, nous avons la Californie. Donc, la Californie est considérée comme la référence en législation zéro émission avec une première loi adoptée en 1990. Le cadre réglementaire a été révisé et simplifié pour l'année modèle 2018 et plus. L'État de la Californie a connu une progression des ventes de véhicules électriques, c'est-à-dire 34 444 en 2015, représentant 2 % de véhicules électriques à batterie et 1,5 % de véhicules hybrides rechargeables.

Comme deuxième comparaison, le Vermont, qui est un des États zéro émission. Il a une population 13 fois moindre qu'au Québec. Les points en commun avec le Québec sont un climat froid et des centrales électriques très propres. La cible de vente est de 4 600 véhicules zéro émission en 2025, ce qui représente 60 000 véhicules zéro émission au Québec, au prorata de la population. Ceci représente 14,1 % de véhicules zéro émission en 2025.

Spécificités au Québec. Recharger la batterie d'un véhicule électrique au Québec n'émet pratiquement pas de GES. Un véhicule hybride rechargeable comme la Volt au Québec n'émet que 16,5 grammes à 29 grammes de CO₂ par kilomètre, en considérant 80 % à 90 % des kilomètres électriques. Un véhicule à hydrogène implique des émissions de GES, pour la production de l'hydrogène par reformage de gaz naturel, de l'ordre de 175 grammes de CO₂ par kilomètre, soit environ six à 10 fois plus qu'un véhicule hybride rechargeable. L'hydrogène, si produit par électrolyse de l'eau, demande trois fois plus d'électricité que celle requise par un véhicule électrique à batterie ou hybride rechargeable en mode électrique pour la même distance parcourue. Consommer trois fois plus d'énergie pour faire la même chose, ce n'est pas du développement durable, lequel doit privilégier l'efficacité énergétique. Il faudrait 15 fois plus de camions-citernes d'hydrogène comprimé pour faire le plein des stations-services à hydrogène, comparativement aux stations à essence, pour une quantité égale de kilomètres parcourus.

Au Québec, un véhicule électrique à batterie peut perdre jusqu'à 40 % de son autonomie par temps froid en hiver. Il faudra plusieurs années pour installer des bornes de recharge rapide dans toutes les villes et villages du Québec, au rythme actuel, limité par le modèle d'affaires du circuit électrique. Les véhicules hybrides rechargeables n'ont pas besoin de bornes de recharge rapide et ne craignent pas la perte d'autonomie en hiver. Les véhicules hybrides rechargeables sont requis pour répondre aux besoins de citoyens pour encore plusieurs années.

Pour les cibles, en annonçant son projet de loi n° 104, le gouvernement québécois a précisé qu'il désirait que les véhicules branchables neufs vendus en 2025 sur notre territoire représentent 15 % des ventes de véhicules légers neufs, pour atteindre un parc d'environ 350 000 véhicules zéro émission. Le seuil des crédits zéro émission exigé par la loi de la Californie pour 2025 est de 22 %. Le nombre moyen de crédits par véhicule zéro émission en 2020, 2025 devrait se situer autour de 2,5 crédits par véhicule. Pourquoi? Parce que l'autonomie sera en augmentation. Donc, en 2025, le seuil de 22 % de crédits représentera uniquement 9 % de véhicules zéro émission, un niveau nettement insuffisant pour atteindre les cibles de 15 % de véhicules zéro émission.

Nos recommandations. L'AVEQ propose un cadre réglementaire qui se base sur la législation en Californie, avec sept modifications spécifiques pour le Québec : un, il faut retrancher 2,5 crédits aux véhicules à hydrogène pour passer de quatre crédits à 1,5 crédit, puisqu'ils émettent six à 10 fois plus de CO₂ au Québec qu'un véhicule hybride rechargeable et ne sont pas efficaces d'un point de vue énergétique; deux, modifier les équations pour l'attribution des crédits zéro émission des véhicules hybrides rechargeables en augmentant le multiplicateur de 0,01 à 0,017; trois, augmenter les seuils de pourcentage de crédits graduellement pour atteindre environ 36 % en 2025; quatrième, diminuer les minimums des pourcentages de crédits pour les véhicules électriques à batterie ou à hydrogène à un ratio débutant à 44 %, pour atteindre 60 % en 2025; cinquièmement, pas de crédit zéro émission... pas de transfert, pardon, de crédits zéro émission avec d'autres marchés zéro émission, pour éviter la fuite des crédits; sixièmement, les crédits zéro émission ont une expiration de trois années, même s'ils sont transigés; et, septièmement, le cadre réglementaire doit être actualisé aux deux ans pour s'ajuster à un marché en évolution rapide.

Conclusion. L'AVEQ insiste sur le fait que l'électrification des transports doit miser sur notre énergie électrique, qui est propre et en abondance au Québec. Il est impératif de favoriser l'attribution de crédits zéro émission pour les véhicules les plus efficaces énergétiquement et qui émettent le moins de GES possible, en tenant compte de la production de l'énergie utilisée pour leur fonctionnement. Il est primordial d'investir dans les quatre cibles pour former un écosystème complet et invitant pour les citoyens. Sans correctif apporté rapidement, le taux d'adoption sera limité en raison d'un écosystème incomplet. Ainsi, les objectifs ne seront plus atteignables. Il faut modifier le modèle d'affaires du circuit électrique, sévèrement limité par les partenaires. Les bornes rapides doivent être financées par le Fonds vert et déployées à grande échelle pour atteindre une masse critique permettant une réelle adoption du transport électrique. Finalement, il faut encourager les véhicules personnels en plus des flottes commerciales, les camions de livraison du dernier kilomètre de même que le transport routier.

En terminant, la formule gagnante pour les véhicules zéro émission au Québec. Le consommateur doit savoir que les véhicules électriques sont efficaces, sont disponibles au Québec. Une fois convaincu, il doit pouvoir en retrouver à son goût chez son concessionnaire. Il ne doit pas être découragé par le surcoût, grâce à un incitatif à l'achat et à la location. Et il doit pouvoir le recharger à sa maison, son condo, au travail, sur les autoroutes sans souci. Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci, M. Lemelin, pour votre exposé. Nous allons maintenant commencer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Merci pour votre présentation ainsi que votre mémoire. J'ai vu quelque chose de très intéressant dans le mémoire. Vous avez consulté le site des concessionnaires et vous avez fait l'exercice par garage pour déterminer quel était l'inventaire disponible, au Québec, de véhicules électriques, puis, je crois, si je ne me trompe pas, c'est en date de juillet, donc, dernier, donc le mois dernier. Exact?

M. Lemelin (Richard) : Oui, exact.

M. Heurtel : Bon. Et, si je comprends bien, votre exercice démontre qu'il y avait, en juillet dernier, au Québec, 205 véhicules électriques disponibles en inventaire. C'est exact?

M. Lemelin (Richard) : Approximativement, parce que ce ne sont pas tous les concessionnaires qui veulent présenter leurs inventaires.

M. Heurtel : Ah? Donc, c'est incomplet.

M. Lemelin (Richard) : C'est partiel, mais c'est une projection. Certains concessionnaires n'ont pas voulu divulguer leurs niveaux d'inventaire. Dans certains cas, nous avons même jusqu'à visité les cours des concessionnaires pour constater... Mais certaines données étaient manquantes, donc nous avons fait une moyenne des autres concessions pour arriver à ce chiffre-là.

M. Heurtel : Donc, il est impossible de savoir, au Québec, combien il y a de véhicules électriques disponibles pour le consommateur québécois?

M. Lemelin (Richard) : Non.

M. Heurtel : Et vous, bon, vous avez essayé, vous avez fait un exercice le plus rigoureux possible puis vous, vous arrivez à 205 véhicules en faisant des extrapolations, des estimés. Bon. Alors, je prends ce chiffre-là.

Puis ce qu'on a entendu, ce matin, notamment de l'association des constructeurs mondiaux, c'est qu'une norme VZE n'est pas nécessaire, que, le marché québécois, il faut le laisser aller, pas besoin de bonus malus, pas besoin de norme VZE, en réalité pas besoin de rien faire dans le domaine des transports automobiles pour lutter contre les changements climatiques, le marché québécois va très bien, va continuer d'aller bien, puis il faut le laisser aller, finalement une norme VZE n'est pas nécessaire.

Alors, ma première question : Est-ce que 205 véhicules, c'est donc suffisant pour la demande québécoise? Et, deuxièmement, est-ce que vous êtes d'accord avec la prétention qu'une norme VZE n'est pas nécessaire au Québec?

• (14 h 20) •

M. Lemelin (Richard) : Une norme VZE est absolument nécessaire, parce que l'offre est incomplète, le niveau d'inventaire, insuffisant. Par exemple, pour un certain nombre de véhicules, il n'y en a aucun, pour ne pas rentrer dans les cas précis, mais quelques manufacturiers offrent un inventaire raisonnable, je dirais, au nombre de deux, mais l'ensemble des autres, c'est nettement insuffisant.

M. Heurtel : O.K. L'autre point qui revient souvent, c'est que... puis hier on a eu une discussion, on a parlé des Québécoises et des Québécois, qu'ils n'étaient peut-être pas prêts pour poursuivre puis pour augmenter le nombre de véhicules électriques au Québec, et un des points qui revient souvent, c'est une méfiance ou des doutes reliés à l'autonomie des véhicules électriques. Il y a une crainte ou, en tout cas, on entend beaucoup... puis je ne vous apprend rien, j'en suis sûr, mais on entend beaucoup le fait que, bien, une des raisons pour lesquelles, finalement, une norme VZE n'est pas nécessaire, c'est que finalement, bien, le marché québécois résiste notamment parce que la technologie n'est pas là ou il y a une crainte liée à l'autonomie des véhicules ou plus particulièrement même une perte de puissance de la batterie en hiver, notamment.

J'aimerais vous entendre là-dessus, l'état de la situation réelle sur le terrain telle que vous la constatez puis où s'en va la technologie par rapport à ça.

M. Lemelin (Richard) : Je dirais qu'il y a beaucoup de craintes qui ne sont... en fait, c'est de la désinformation. Beaucoup de personnes pensent qu'ils ont besoin d'une grande autonomie, alors qu'avec un réseau de bornes de recharge rapide, fiable et en nombre suffisant, ce n'est pas nécessaire. Donc, je ne crois pas que... mais, dans nos événements, on renseigne beaucoup de gens là-dessus, via notre site Web aussi puis nos forums d'échange. La plupart des gens, lorsqu'ils se rendent compte que ce n'est pas nécessaire d'avoir 500 kilomètres d'autonomie été comme hiver, acceptent le fait que, bon... moi, les gens, leurs besoins sont vraiment moindres, mais ça prend un réseau de bornes rapides qui est à la hauteur de la situation.

M. Heurtel : ...on en convient, au niveau des bornes...

Une voix : ...

M. Heurtel : Oh! Pardon, monsieur. Vous vouliez ajouter?

M. Langlois (Pierre) : Oui. J'ajouterais peut-être quelque chose pour aller dans le sens contraire de ce que vous venez de dire : on vient de connaître, au Québec, qu'il y a quelque chose qui est unique au monde, un groupe d'achats qui a 4 000 signataires pour acheter des Leaf tout électriques avec des autonomies quand même limitées. Donc, le prix semble, donc, être important peut-être plus que la crainte de l'autonomie, parce que beaucoup de gens ont deux autos, là, dans la famille. Ça fait que d'en avoir une électrique... Moi, j'ai des amis, ils ont une auto électrique, une auto ordinaire puis ils s'accommodent très bien.

L'autre chose que je voulais dire par rapport à ça, c'est que les véhicules hybrides rechargeables... Comme la Chevrolet Volt — je mentionne toujours celle-là parce que c'est la seule sur le marché qui a une autonomie de 85 kilomètres, les autres, malheureusement, n'ont pas encore emboîté le pas — mais avec 85 kilomètres d'autonomie électrique... vous vous rechargez tous les jours au travail, à la maison, vous faites 85 %, et plus, de vos kilomètres à l'électricité, donc, et jamais de problème de recharge, là, et jamais de problème d'autonomie. Vous pouvez aller en Floride si vous voulez, là. Alors donc, c'est disponible maintenant. Et les gens disent : Oui, mais c'est cher. Mais, d'un autre côté, vous allez économiser 15 000 \$ de frais d'achat d'essence sur la vie du véhicule avec l'incitatif.

Tout ça pour dire qu'il y a de la désinformation et puis, en réalité, la volonté est là. Et surtout, au Québec, on est uniques au monde — uniques au monde — pour la propreté de notre électricité. On devrait être le paradis des véhicules électriques si les mesures sont prises pour que ça soit comme ça.

M. Heurtel : On essaie de se diriger vers ça, monsieur.

N'est-il pas vrai aussi que la grande majorité des automobiles qui sont utilisées au Québec quotidiennement, c'est... on parle de quelques dizaines de kilomètres? Est-ce que vous avez ce même genre de données?

M. Langlois (Pierre) : Bien, essentiellement, on peut dire que la très grande majorité des gens font moins de 60 kilomètres par jour, là, aller-retour, là, donc, dans la journée. C'est sûr qu'il y en a toujours un certain pourcentage qui est... voyageurs de commerce, mais, bon...

M. Heurtel : Bien sûr, mais, quand on regarde une majorité de l'usage...

M. Langlois (Pierre) : La grosse majorité...

M. Heurtel : Donc, déjà, l'autonomie disponible, notamment par la Volt...

M. Langlois (Pierre) : Aucun problème.

M. Heurtel : Bon. Au niveau de vos recommandations, je voulais juste m'assurer, parce que vous parlez de... vous nous recommandez de reproduire, à bien des niveaux, la norme californienne. La norme californienne est aux prises avec une problématique où il y aurait trop de crédits. Vous êtes évidemment conscients de ça.

Alors, est-ce que vos recommandations tiennent compte de cette problématique-là?

M. Lemelin (Richard) : En fait, notre recommandation est de rehausser le seuil minimal de crédits. C'est une approche. Il n'y a pas qu'une seule approche valide pour cette problématique-là, mais la nôtre est de rehausser le seuil à 36 %, plutôt que 22 % en Californie.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Le député de Maskinongé, pour la prochaine question.

M. Plante : Merci beaucoup, M. le Président. Écoutez, tantôt, dans votre présentation, vous avez parlé, au niveau des véhicules électriques disponibles, bon, d'une moyenne d'à peu près 200...

Une voix : 205.

M. Plante : ...pour le Québec au complet, mais vous avez parlé surtout de disparités régionales et du fait que, dans certaines régions, il n'y en a pas du tout et, dans d'autres, bon, il peut y en avoir plus à ce niveau-là. Et on a entendu aussi les associations des constructeurs qui disaient : Bien, écoutez, dans certaines régions, il n'y aura pas du tout de possibilité de vente ou de possibilité de distribuer ces véhicules-là, puisqu'il n'y aura pas d'acheteur.

Selon votre point de vue, vous en pensez quoi? Et j'aimerais vous entendre, parce que, dans une circonscription comme la mienne, qui est assez rurale tout de même, qui couvre un grand territoire et qui a un marché, tout de même, je vous dirais... et, de plus en plus, on voit des véhicules électriques à chaque jour arriver, et même les voisins en possèdent.

J'aimerais vous entendre là-dessus, sur la possibilité et surtout sur l'égalité régionales du réseau de distribution.

M. Lemelin (Richard) : Alors, c'est clair que les besoins ne sont pas les mêmes dans les grands centres urbains qu'en région plus rurale. Cependant, il n'y a pas qu'un seul modèle de véhicule électrique. Les hybrides rechargeables conviennent typiquement plus pour les utilisations en région moins urbaine. Cependant, il y a aussi l'aspect de la disponibilité des bornes de recharge rapide. Si le réseau est vaste et étendu, ça ne devient plus un problème. Donc, autant en région, le véhicule hybride rechargeable peut convenir qu'un véhicule électrique à autonomie plus grande. En présence, en plus, de bornes de recharge rapide, il n'y a pas d'enjeu. Encore là, c'est de la désinformation que plusieurs personnes dans la population ont, et il faut combattre ça avec des campagnes de sensibilisation comme nos événements que nous faisons régulièrement.

M. Plante : Il reste combien de temps, Pascal?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : 4 min 33 s. Vous avez le temps.

M. Plante : O.K. Juste une dernière. Vous avez parlé tantôt du délai de livraison... ou de la disparité entre un véhicule zéro émission puis un véhicule ordinaire ou régulier, du délai de livraison qu'il y avait pour les gens qui en achetaient. On sait tous puis on est bien, bien conscients que, quand on veut changer notre voiture, habituellement, on veut avoir le véhicule neuf le plus rapidement possible et on revient un peu en enfance à toutes les fois qu'on fait un achat comme celui-là.

J'aimerais vous entendre sur : Avec la mise en place de la norme, avec la mise en place de la loi, croyez-vous que ça va changer, croyez-vous que ça va aider? Et croyez-vous que les consommateurs vont avoir la possibilité, justement, de faire des essais comme c'est le cas dans tous les véhicules dits réguliers ou dits traditionnels?

M. Lemelin (Richard) : Une des problématiques aujourd'hui, c'est que, les concessionnaires ayant peu de véhicules, les conditions sont difficiles pour que les gens fassent des essais chez les concessionnaires. Nous, pour pallier à ça, nous organisons, dans nos événements, des essais routiers pour pallier le problème que les concessions ont en n'ayant pas assez de véhicules pour faire des essais. Donc, en présence d'une loi, donc, qui va amener des incitatifs au niveau des crédits, je crois que les concessions auront plus de véhicules de par le fait que les constructeurs seront incités à en vendre plus, donc à en mettre plus dans les cours des concessionnaires. Donc, ça va venir de soi, quant à moi.

M. Langlois (Pierre) : J'ajouterais peut-être quelque chose.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : 2 min 40 s. Allez-y.

• (14 h 30) •

M. Langlois (Pierre) : C'est sûr, puis le vice-président l'a mentionné, essentiellement, si on se fie seulement qu'à la loi zéro émission, ça, ça exerce une contrainte chez les fabricants. Mais c'est une tendance lourde au Québec que les gens s'achètent de plus en plus de motorisation, par famille, de plus en plus lourde, VUS, et de plus en plus gros. Les statistiques le démontrent. Donc, il faut aussi renverser cette tendance-là, il faut aider à faire évoluer la mentalité de la population, pas seulement exercer une pression sur les fabricants, mais aussi sur la population comme telle, d'où l'importance d'accompagner la loi zéro émission, si on veut qu'elle fonctionne, avec des mesures style bonus malus, là, parce que ça, ça a fait ses preuves en France, en Norvège, un peu partout en Europe, là.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : M. le député de Mégantic, en vous précisant qu'il vous reste 1 min 50 s.

M. Bolduc : Je vais essayer de faire ça rapidement. Vous nous avez parlé que vous aviez un inventaire d'environ 200 véhicules électriques. Et, si on regarde les 820 concessionnaires... mettons qu'ils ont 50 véhicules chaque, conventionnels, ça fait 40 000 véhicules, ce qui représente grosso modo 10 % des ventes annuelles de 450 000 véhicules au Québec. Puis actuellement il se vend 500 à 600 véhicules électriques par mois, 7 000 à 8 000 par année, là, pour la moyenne de ce qui s'en va cette année. Ça veut dire que, si on prend 10 % de ça, il devrait y en avoir quatre fois plus, ça veut dire 800, là, si on parle de 10 %. Puis ça devrait monter, cet inventaire-là.

Croyez-vous que le VZE va nous donner ça, au minimum?

M. Lemelin (Richard) : Bien, encore là, la loi zéro émission agit sur les constructeurs, alors il faut que les constructeurs décident de prendre part à l'incitatif et aux crédits pour donner plus la possibilité aux concessionnaires d'en avoir en stock et de promouvoir ces ventes-là. Donc, c'est sûr qu'un nombre suffisant en inventaire est nécessaire, mais tout ça, évidemment, ça doit être combiné à une campagne de sensibilisation. Il faut que les gens soient sensibilisés à ces véhicules-là. Aujourd'hui, dans les concessions, il n'y a pas d'affiche, là, «8 000 \$ de rabais sur les véhicules électriques». On en voit très peu, de ça. Alors, c'est lié ensemble.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : ...il reste cinq secondes, M. le député...

M. Bolduc : C'est beau. Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : ...vous me permettez de faire une transition vers l'opposition officielle et de reconnaître le député de Terrebonne pour son intervention.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci aux représentants du groupe de l'AVEQ d'être avec nous. Vous dire à quel point, messieurs, vous nous impressionnez dans le nombre de recommandations que vous avez faites dans votre mémoire, mais aussi par toute la motivation qui vous anime à vouloir aller chercher la vérité ou, du moins, aller chercher un portrait plus clair, notamment dans l'exemple que le ministre a mentionné il y a quelques minutes, sur l'inventaire du nombre de véhicules électriques sur le territoire québécois. On sent qu'il y a une volonté sincère de votre part d'en arriver à faire la lumière, donc, sur l'état actuel du marché.

On a eu la chance de rencontrer, dans les heures qui vous ont précédés, et hier, des gens qui nous ont donné quelques informations concernant la réalité de l'industrie de l'automobile en ce qui concerne l'inventaire au Québec. Ce n'est pas nécessairement toujours très clair comme résultats finaux en termes de chiffres, parce que, bon, le modèle québécois est plus complexe pour aller chercher le nombre exact de l'inventaire. Par contre, on sent qu'il y a quand même une volonté de vouloir participer à cette transition, avec évidemment certaines réserves.

Vous dire aussi que j'admire beaucoup votre organisme, qui est composé de bénévoles de partout à travers le Québec. Vous êtes actifs et vous faites beaucoup de pédagogie, beaucoup de formation — c'est un enjeu qui a été discuté aussi avec les parlementaires autour de cette table — pour essayer de sensibiliser la population québécoise aux bienfaits des véhicules électriques. Et là-dessus je reconnais donc toute votre expertise et votre savoir-faire sur le terrain. Voilà. C'était mon introduction pour vous souhaiter la bienvenue.

Et j'aimerais donc profiter de votre présence pour me concentrer sur les recommandations que vous amenez pour bonifier le projet de loi. L'opposition est favorable à l'arrivée d'une loi zéro émission au Québec. On veut qu'elle soit ambitieuse. On essaie de voir quels aspects pourraient lui donner le maximum de mordant. Vous faites une recommandation, dans votre mémoire, où vous demandez d'augmenter le seuil de crédits disponibles pour atteindre le 15 % de ventes d'ici 2025. J'aimerais que vous puissiez juste nous le réexpliquer une autre fois, pour bien comprendre. Vous faites une comparaison avec le modèle californien et vous indiquez, donc, au gouvernement du Québec qu'il faut être ambitieux quant au seuil qui va être déposé si on veut atteindre nos objectifs.

Et est-ce que vous souhaitez, évidemment, que ceci soit inscrit directement dans le projet de loi, ce qui pour l'instant est encore à valider, là, de ce côté?

M. Langlois (Pierre) : C'est sûr que la Californie vise aussi 15 %, mais il y a plusieurs organisations — d'ailleurs, on le mentionne dans le mémoire, là — aux États-Unis qui disent que, bon : Vous ne l'atteindrez pas, le 15 %, avec ce que vous avez là. Parce que ce qu'il faut comprendre, c'est que, quand on dit : 22 % de minimum en 2025, ces 22 %, ça, c'est les pourcentages de crédits. Comment ça se calcule? On prend les crédits alloués à, mettons, GM dans l'année puis on divise ça par le nombre de véhicules vendus par GM dans l'année. Mais, les crédits, là, on peut en avoir quatre pour un véhicule. Si on en a deux, là ce n'est plus 22 %, là, c'est 11 % de véhicules, parce que c'est les pour cent de crédits et non pas de véhicules.

Alors donc, en mettant 22 % de crédits puis en allouant jusqu'à quatre crédits par véhicule, il est là, le problème, là, on n'arrivera jamais à 15 % comme ça. Il faut absolument augmenter, minimum, à 35 % de crédits pour obtenir 15 % de véhicules.

M. Traversy : 35 %, 36 %, là, dans ces eaux-là.

M. Langlois (Pierre) : Grosso modo, là.

M. Traversy : Donc, l'explication est claire. Et, si vous regardez l'échéancier du projet de loi... certains groupes sont venus nous dire que la date proposée par le gouvernement, de mise en vigueur des crédits obligatoires en 2018 était trop rapide. Certains disent qu'elle est trop tardive pour atteindre les objectifs que le gouvernement s'est fixés, de 100 000 véhicules d'ici 2020, d'autres pour les cibles de réduction de gaz à effet de serre auxquelles le projet de loi est relié aussi, directement.

Est-ce que vous, vous avez une position quant à la mise en application d'un tel projet de loi? Est-ce que ça vous semble raisonnable, ce qui est proposé; prudent ou très audacieux?

M. Lemelin (Richard) : Nous considérons que c'est raisonnable, dans le sens où le seuil de pourcentage des crédits suit nos recommandations, c'est-à-dire 36 % pour être en ligne avec 15 % de véhicules, d'où nos explications de tout à l'heure.

Maintenant, les années 2016, 2017 étant non réglementées, quoique les manufacturiers peuvent quand même obtenir les crédits, c'est là une étape transitoire pour les manufacturiers, ça me semble raisonnable de débiter en 2018. Cependant, encore là, ce n'est pas le seul moyen pour que la demande soit au rendez-vous. Ça prend des campagnes de sensibilisation, ça prend tous les autres axes pour stimuler, pour informer la population. Tout ça est un tout qui est indissociable.

M. Langlois (Pierre) : J'ajouterais quelque chose, si tu permets. On pense que c'est beaucoup, 15 % en 2025, mais il ne faut pas oublier que, la Norvège et les Pays-Bas, eux, c'est 100 % en 2025. Ils l'ont annoncé, là, ils sont en train de travailler sur des projets de loi là-dessus, là. Alors, ils ont déjà dépassé le 15 % maintenant, là, la Norvège. Et l'Allemagne et l'Inde ont dit, eux autres : En 2030, on va avoir 100 % de véhicules électriques. Ils sont en train de travailler là-dessus. Les lois ne sont pas encore approuvées, mais il y a une volonté ferme d'arriver là. Et pourquoi? Parce qu'à partir du moment où on ne vend plus de véhicules à essence ça prend 12, 15 ans avant qu'il n'y ait plus, là. Donc, essentiellement, si on se fixe 2030 pour dire : En 2030, on ne vend plus de véhicules à essence ou diesel, ça va aller en 2042, 2045 avant qu'il n'y ait plus de véhicules thermiques conventionnels. Donc, il faut tenir compte de ça si on veut arriver avec les cibles plus lointaines aussi. Ces gens-là en tiennent compte. Ils sont réellement des leaders, pas nous.

15 %, c'est très, très raisonnable, on peut l'atteindre. Il ne faut pas dire : Ah! on ne sera jamais... On peut l'atteindre, mais il faut une volonté politique ferme, pas seulement une loi zéro émission, plus que ça.

• (14 h 40) •

M. Traversy : C'est un élément dans un ensemble. Et, dans les exemples que vous nous avez mentionnés à l'international pour ce qui est de la Norvège, vous avez parlé de l'Inde et de l'Allemagne, qui s'en viennent pour 2030 avec 100 % de véhicules électriques.

Est-ce qu'il y a des bouquets de mesures qui sont proposées par ces pays que vous verriez transposables au Québec ou qui vous stimuleraient particulièrement? Je sais que le ministre pose des questions à certains groupes sur les bonus malus possibles sur différents incitatifs qui pourraient aider à l'atteinte de cette réussite. Je suis convaincu que l'AVEQ a une opinion ou, en tout cas, a des idées sur ce genre de mesure additionnelle. Je voulais vous entendre, étant donné qu'on a le privilège de vous écouter.

M. Langlois (Pierre) : C'est sûr que, le bonus malus, regardez, en France, c'est 8 000 €, là, pour une voiture électrique qu'on donne, et on enlève 8 000 € pour un véhicule énergivore. Alors, c'est beaucoup, là, c'est 10 000 \$, là, en plus, ou qu'on enlève, ou qu'on taxe en surtaxe pour les véhicules.

En Norvège, c'est beaucoup plus que ça. En Norvège, la taxe sur les véhicules qui consomment beaucoup d'essence, elle dépend de la puissance du moteur, elle dépend du poids du véhicule et elle dépend aussi des émissions de gaz à effet de serre. Si on cumule ces trois taxes-là, ça peut monter à 60 000 \$, la taxe sur un véhicule en Norvège. Une Prius non branchable, c'est 8 000 \$, la taxe. Mais, les véhicules électriques, on donne 15 000 \$. Donc là, eux autres, ils sont dans l'extrême. Ce n'est pas pour rien qu'ils sont les premiers sur la planète aussi. Puis l'essence est à 2,20 \$ le litre en Norvège alors qu'on est à 1 \$ ici. Alors, quelques cents de plus, là, pour le Fonds vert, ça ne serait pas de trop, ça serait même un incitatif à aller vers les véhicules électriques puis ça permettrait de payer les infrastructures.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. C'est ce qui met fin à cette intervention du député de Terrebonne, et on passe à la deuxième opposition. Député de Masson.

M. Lemay : Merci beaucoup, M. le Président. Bien content de vous voir aujourd'hui, messieurs.

Vous savez, dans votre allocution de départ, vous avez mentionné que ça prendrait plusieurs années pour mettre un nombre de bornes de recharge sur le réseau, au rythme actuel.

Compte tenu de nos objectifs d'avoir 100 000 véhicules électriques sur nos routes, là, selon vous, là, qu'est-ce qu'on devrait faire pour accentuer ou favoriser le déploiement de bornes de recharge électrique, là? Parce que vraisemblablement on va arriver à côté, puis il me semble que ça fait partie de l'équation d'avoir des bornes de recharge électrique afin que le consommateur ait confiance qu'il va pouvoir acheter son véhicule électrique et faire les déplacements qu'il a à faire.

M. Lemelin (Richard) : Donc, actuellement, on a remarqué qu'en 2015 et en 2016 il y a eu une augmentation du rythme de déploiement des bornes rapide par le Circuit électrique. Cependant, le modèle d'affaires est encore un frein à ce déploiement-là. Donc, pour que les véhicules électriques puissent être adoptés massivement, ça prend un réseau qui est nettement plus vaste et étendu et ça prend une mise à l'échelle aussi.

Actuellement, il y a des bornes de recharge rapide distribuées dans le territoire, mais il n'y en a qu'une par site. À certains endroits, il y a déjà des goulots d'étranglement. Il y a déjà des files d'attente dans les endroits les plus sollicités.

Donc, il faut vraiment appuyer sur l'accélérateur pour ça, et, pour ça, nous pensons que le modèle d'affaires du Circuit électrique doit être changé, c'est-à-dire qu'il ne faut pas compter sur les commerçants pour investir des grosses sommes d'argent pour faire le déploiement de bornes, il faut que le gouvernement procède à l'aide du Fonds vert et fasse un investissement massif pour mettre cette base-là en place, ce qui va nettement permettre de convaincre, là, la population de faire le saut.

M. Langlois (Pierre) : Sans compter que les partenaires ne sont pas toujours situés aux meilleurs endroits, là. Il y a des fois, ça prendrait des bornes là, mais il n'y a pas de partenaire là. Ça fait que ça, c'est une contrainte réellement qu'il faut enlever, là.

M. Lemay : Donc, soit qu'on fait un investissement massif via le Fonds vert ou qu'on change le plan d'électrification des transports pour inclure davantage de bornes de recharge. Si on n'a pas d'argent supplémentaire, là ça va être au gouvernement de décider... Bon. Alors, ça, c'est l'étape un, c'est d'avoir des bornes de recharge.

Maintenant, si on regarde... vous êtes l'Association des véhicules électriques du Québec, là, ça inclut tout type de véhicule, est-ce qu'on ne devrait pas aussi favoriser davantage... Si on regarde, là, par auto puis on dit : Là, c'est quels véhicules sur la route qui émettent le plus de gaz à effet de serre?, donc, là, moi, je pense tout de suite aux camions lourds, aux autobus. On ne devrait pas plutôt investir massivement dans le transport en commun en premier avec les bornes de recharge avant d'arriver puis de forcer l'installation d'une loi zéro émission pour dire aux consommateurs... vous l'avez dit vous-même, moins de 60 kilomètres par jour, en grande majorité?

Donc, est-ce que vous avez fait des études qui démontreraient qu'un investissement dans le transport en commun électrique rapporterait beaucoup plus de gains en termes de réduction de gaz à effet de serre?

M. Langlois (Pierre) : Non. Si tu permets, Richard. O.K. Non, parce que la consommation de pétrole du transport en commun, c'est 2 %, au Québec, de toute la consommation de pétrole. Le gros de la consommation de pétrole, à peu près la moitié, 28 %, c'est les véhicules personnels, donc, les voitures, les VUS mais personnels, là, pas d'affaires. Après ça, il y a à peu près 30 %, ça, c'est les camions lourds, moyens, petits. Et il reste 20 %, les trains, les avions, les bateaux. Essentiellement, donc, on voit que le gros de la tarte, c'est le véhicule personnel. C'est réellement là qu'il faut frapper.

Maintenant, les camions, le problème, c'est qu'un 18 roues, là, ça fait 600, 700, 800 kilomètres dans une journée, les charges sont lourdes. Ça fait que la technologie des batteries n'est pas encore là, là. Ça va retarder un peu, mais il y a des solutions. On peut mettre, par exemple, 200 kilomètres de batterie sur un camion puis faire deux recharges par jour rapides, en 15 minutes, et une la nuit, ce qui va faire 600 kilomètres électriques. Donc, c'est possible de faire ça, mais ça va décaler peut-être de six, sept, huit, 10 ans par rapport aux voitures, là, parce que c'est plus demandant.

M. Lemay : ...du camionnage lourd. Effectivement, il y a certains types de camionnage lourd... si on parle d'un transit intercity où c'est qu'un camion fait, comme on peut dire, sa run de lait, là, il n'a pas besoin de faire des grandes distances. Et puis il y a sûrement des technologies où c'est qu'on prend la remorque, justement, de 53 pieds puis on la remplit de batteries dans son «frame», à la base. On peut même en mettre dans les parois. On peut mettre des panneaux solaires sur le toit de la remorque puis faire en sorte que ça soit une grande remorque avec une capacité énergétique pour alimenter le tracteur, le camion. Ça peut être des solutions en fonction de... Il y a certaines applications que ce n'est pas nécessairement des poids lourds, là, ça peut être qu'est-ce qui est à l'intérieur de la remorque. Ce n'est pas le poids, mais c'est plutôt le volume qui est limitatif.

M. Langlois (Pierre) : Il y a deux problèmes avec ce que vous dites. Premièrement, les batteries sont très lourdes. Donc, on enlève de la charge au camion si on fait ça. Deuxièmement, c'est très cher. Donc, ça, ça revient cher aussi. Ça fait qu'il y a comme... Les autobus, ce qu'on est en train de faire présentement, parce qu'il y a un peu le même problème avec les autobus... Les Nova Bus qui vont sortir, là, au printemps en 2017, c'est des autobus qu'on appelle biberonnés, c'est-à-dire qu'ils vont pouvoir faire une run... c'est-à-dire, 15 kilomètres, là, d'un bout à l'autre de leur route, se recharger rapidement en six minutes, refaire 15 kilomètres, se recharger rapidement, et ainsi de suite. Donc, on n'a pas besoin...

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : On doit terminer là-dessus — je suis désolé, c'est tout le temps qu'on a — pour être équitables avec l'ensemble des groupes. Alors, je vous remercie pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre au représentant du *Guide de l'auto 2016* de prendre place. Merci.

(Suspension de la séance à 14 h 48)

(Reprise à 14 h 51)

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. Je souhaite la bienvenue au représentant du *Guide de l'auto 2016*. Je vous demande de bien vouloir vous présenter. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

M. Gabriel Gélinas

M. Gélinas (Gabriel) : Très bien. Merci. Bonjour, mesdames. Bonjour, messieurs. Très honoré d'être ici parmi vous aujourd'hui.

Mon nom est Gabriel Gélinas. Je suis chroniqueur automobile professionnel depuis 1991. J'ai été mandaté par le reste de l'équipe du *Guide de l'auto* pour représenter *Le Guide de l'auto* à cette audience de la commission. *Le Guide de l'auto*, évidemment, c'est la référence automobile numéro un des Québécois depuis maintenant 51 ans. Moi, en ce qui me concerne, je travaille non seulement au *Guide de l'auto* comme chroniqueur automobile, mais aussi je fais des chroniques automobiles à l'émission *Salut, bonjour!*, *Salut, bonjour! week-end* au réseau TVA. Je collabore aussi aux journaux du groupe Postmedia en anglais à travers le Canada, dont le *National Post*. Je suis l'actualité automobile depuis 1991. Je fais plusieurs essais de voiture à toutes les années, dont, évidemment, plusieurs modèles hybrides branchables, hybrides et de véhicule électrique.

Mon avis personnel et l'avis des membres de notre équipe, c'est qu'effectivement l'électrification de l'automobile, c'est quelque chose qui s'en vient, qui est en marche. Ça, c'est très clair. Il est très clair aussi qu'au Québec c'est une énergie propre, renouvelable qui a plusieurs avantages pour ce qui est de la pollution, pour ce qui est de l'émission des gaz à effet de serre et aussi pour réduire la fuite des capitaux vers l'étranger, parce que, quand on achète de l'essence, quand on achète des produits pétroliers, c'est de l'argent qui ne reste pas au Québec, c'est de l'argent qui quitte notre région.

Les principaux obstacles à l'adoption de la mobilité électrique par le grand public, par un public qui est vaste. Vous venez d'entendre les gens de l'Association des véhicules électriques du Québec, que l'on pourrait qualifier, en anglais, de «early adopters», si on veut, là, ou de passionnés de la mobilité électrique, des gens qui ont adopté cette technologie-là et qui ont souvent modifié leurs comportements en tant qu'automobilistes pour s'adapter à cette nouvelle réalité-là, et c'est clair que, pour le grand public en général, l'obstacle numéro un, c'est le coût du véhicule. C'est la première chose que les gens voient. Quand on regarde une Chevrolet Spark électrique et qu'on compare la facture avec un modèle conventionnel à essence, on s'aperçoit que la facture est presque du double. L'autre facteur, c'est évidemment l'autonomie qui est conférée en ce moment par les véhicules électriques actuels, qui ne correspond pas... ou qui, dans l'esprit des gens, ne correspond pas à ce à quoi ils s'attendent d'un véhicule.

Vous savez, durant toute notre vie, l'automobile, c'est le symbole de la liberté, de pouvoir se rendre où on veut et quand on veut, mais avec une voiture électrique, cette réalité-là, on doit l'adapter, il faut faire des compromis en ce qui a trait à l'autonomie que nous confèrent le véhicule et notre comportement en tant qu'automobiliste. Les autres considérations, puis il y en a plusieurs, je pense, qui font en sorte que les gens n'adoptent pas les modèles électriques rapidement, le premier facteur, évidemment, c'est le coût de l'essence. Quand le coût de l'essence est de 1 \$ le litre et qu'on achète un litre d'eau embouteillée pour à peu près le même prix, on s'aperçoit que la différence entre ces deux produits-là, même s'ils ont le même prix, est énorme. On parle de l'eau embouteillée. C'est de l'eau qui sort d'une source quelque part, qui a été embouteillée et qui a été expédiée chez des détaillants qui vont vous la vendre 1 \$ la bouteille, le litre, alors que de l'essence, c'est du pétrole qui a été puisé du sol, qui a été transporté, qui a été raffiné, qui a eu des efforts de marketing, un réseau de distribution où tout le monde a fait sa marge de profit, qui est taxé en plus par... et c'est tout de même à 1 \$ le litre.

Alors, dans l'esprit des gens, ils voient la voiture électrique comme étant quelque chose auquel peut-être ils aspirent éventuellement mais que pour l'instant les considérations économiques font en sorte qu'ils ne sont pas forcés de faire ce choix-là. Donc, ils n'ont pas besoin de sortir de leur zone de confort en tant qu'automobilistes. Ils peuvent continuer à acheter un véhicule conventionnel et faire le même usage qu'ils en ont fait toute leur vie.

Les autres considérations aussi, c'est le choix des modèles actuels. Quand on regarde les modèles, et puis je pense que les gens de l'AVEQ ont fait un très, très bon travail là-dessus, il y a très peu de modèles purement électriques qui sont disponibles au Québec en ce moment et il y en a très peu qui conviennent, je vous dirais, aux besoins d'une grande partie de la population. À l'heure actuelle, au Québec, le marché de l'automobile qui est en plus forte croissance, c'est les véhicules utilitaires sport de taille compacte, les petits véhicules utilitaires sport, donc, à motorisation conventionnelle, quatre roues motrices. Ça, ça n'existe pas, il n'y a pas de véhicule électrique avec ce type de configuration là, ce type de véhicule là, mis à part le Tesla Model X, mais là je pense qu'on va faire un aparté pour parler un petit peu de Tesla, pour dire que c'est vraiment une marque qui est hors normes. On parle de véhicules dont le prix est largement supérieur à 100 000 \$, donc on est vraiment avec quelque chose de différent.

Mais il y a aussi une situation où il y a certains véhicules électriques qui sont disponibles sur le marché. La Smart électrique, ce n'est qu'un véhicule deux places. La Mitsubishi i-MiEV, même chose, c'est un tout petit véhicule qui ne convient pas nécessairement aux besoins des familles québécoises. Et ce que l'on voit aussi, c'est une grande réticence à l'adoption des véhicules électriques, c'est justement le fait que ces véhicules-là souvent vont perdre de leur autonomie en hiver. Ça, c'est clair. C'est, minimum, 30 %, si ce n'est pas 40 % de perte d'autonomie en hiver, et ça, c'est une réalité qui est très vraie chez nous et qui, dans certains pays... On parlait tantôt de la Norvège, un pays où on a fait une grande adoption de la voiture électrique. C'est aussi un pays nordique, la Norvège, mais il faut savoir que leurs hivers ne sont pas aussi rigoureux que les nôtres en raison du Gulf Stream. Des journées à moins 20° à Oslo, ça n'existe pratiquement pas, tandis qu'ici, au Québec, c'est une réalité chez nous. Et, par exemple, lors d'essais qu'on a menés avec des voitures électriques en plein hiver avec une Ford Focus électrique, le simple fait de mettre le chauffage en marche fait en sorte que l'autonomie qui est affichée sur le panneau de contrôle de la voiture est amputée de 30 kilomètres immédiatement. Donc, pour le consommateur, le simple fait de tenir compte de cette réalité-là, qu'on ne peut pas nécessairement se servir du chauffage... ou, en tout cas, si on se sert du chauffage, on vient de se priver de 30 kilomètres d'autonomie, c'est un facteur.

Il y a des voitures qui s'en viennent qui vont changer peut-être la donne dans la mesure où elles vont permettre d'avoir une plus grande autonomie. La Chevrolet Bolt, qui s'en vient prochainement, est un de ces modèles, parce que, là,

on parle d'une voiture de taille compacte qui va quand même avoir une autonomie d'à peu près 300 kilomètres. Il y a beaucoup de battage médiatique au sujet de la Tesla Model 3, qui va s'en venir dans quelques années, dont le prix serait abordable, dont l'autonomie serait d'environ 300 kilomètres. Donc, ce seraient des voitures qui demanderaient moins de compromis de la part des automobilistes, moins de changements, si on veut, d'habitudes d'utilisation des véhicules. Ça, c'est clair que cette voiture-là, la Chevrolet Bolt, et la Tesla Model 3, lorsqu'elles vont arriver sur le marché, vont changer la donne, et on va peut-être voir, à ce moment-là, une plus grande adoption de la voiture électrique.

Pour ce qui est du reste, je vous dirais qu'il ne faudrait pas négliger les voitures hybrides branchables. Il a été beaucoup question tantôt de la Chevrolet Volt. Mon expérience personnelle de la Chevrolet Volt lors d'essais que j'ai menés pour *Le Guide de l'auto 2017*, c'est qu'en faisant une recharge à tous les soirs au domicile et une utilisation judicieuse des bornes de recharge un peu partout j'ai été en mesure pour des déplacements aux alentours de ma région d'avoir une consommation de 0,6 litre aux 100 kilomètres pendant une semaine de temps, O.K., autrement dit, de ne presque pas consommer d'essence. J'ai ensuite fait un aller-retour Montréal-Québec pour avoir une consommation moyenne de 6,2 litres aux 100 kilomètres.

Donc, pendant cinq jours de la semaine, la voiture n'a, à toutes fins pratiques, pas consommé du tout, et c'est seulement lors d'un déplacement interurbain que, là, on a évidemment une consommation de carburant.

Cette voiture-là, la Chevrolet Volt, ce qu'on appelle des hybrides enfichables, ce qu'on appelle en anglais les «plug-in electric vehicles», ça aussi, on va en voir de plus en plus sur le marché. On est d'ailleurs, ma femme et moi, venus ici aujourd'hui avec un véhicule de ce type-là, qui est actuellement en recharge, et ça, c'est des véhicules qui vous permettent d'avoir une certaine autonomie en mode électrique. Il y en a déjà quelques-uns sur le marché, mais, à l'heure actuelle, il y a, par exemple, des VUS de marque allemande comme Porsche, BMW, Mercedes, mais là on parle de véhicules de très, très haut prix, mais il y a un véhicule qui s'en vient bientôt, c'est la Toyota Prius Prime. Donc, c'est une voiture hybride — la Toyota Prius, tout le monde la connaît — mais qui en plus a la particularité d'avoir une batterie de plus grande dimension et qui va vous permettre justement de faire une recharge et de faire un maximum de kilométrage en mode électrique.

Donc, pour en revenir...

• (15 heures) •

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : ...

M. Gélinas (Gabriel) : Oui. Je vous en prie.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : On va terminer avec la présentation, mais, rassurez-vous, il y aura des échanges avec l'ensemble des parlementaires. J'en profite pour souligner le 25e anniversaire de votre présence dans la sphère médiatique, dans le domaine automobile. Alors, si mon calcul est bon, c'est cette année. Alors, on le souligne. Et on commence tout de suite les échanges avec le ministre pour la période du gouvernement.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Et je suis content de dire que je vous suis depuis 1991, M. Gélinas.

Sur la question de l'autonomie, on en a parlé un peu avec l'AVEQ, n'est-il quand même pas vrai... Je suis d'accord avec vous qu'il y a une perception au niveau de l'autonomie, là, ça, je vous rejoins, mais, encore une fois, sur le fait que la grande majorité des besoins en kilométrage, dans la réalité, là, des véhicules automobiles, des véhicules à passagers sont déjà couverts par l'autonomie de plusieurs véhicules, c'est-à-dire que, dans une journée, c'est la grande majorité de l'utilisation automobile qui se fait en moins de 50, ou 60, ou même 80 kilomètres, est-ce que c'est votre expérience également?

M. Gélinas (Gabriel) : Je crois que c'est vrai pour la majorité des gens, sauf que la situation que vous décrivez, c'est lorsque tout se passe comme prévu dans nos horaires respectifs.

Je vous donne un exemple que j'ai vécu moi-même. Je devais aller faire un voyage d'affaires. Je roulais avec une Chevrolet Volt. Je la stationne à l'aéroport Montréal-Trudeau. Je m'en vais faire mon voyage. Je reviens. J'ouvre mon cellulaire en descendant de l'avion. Ma femme m'indique que notre fils s'est blessé, et qu'elle est à l'hôpital avec lui, et que je devrais me rendre le plus rapidement possible à l'hôpital. J'ai une Chevrolet Volt. Elle n'était pas branchée. Il n'y avait pas de borne de recharge à cette époque-là à l'aéroport Trudeau. Je prends la route, et évidemment, 10 kilomètres plus tard, il n'y a plus d'électricité dans la batterie, mais le moteur à essence, lui, prend le relais et me permet d'aller jusqu'à l'hôpital de Saint-Hyacinthe, O.K.? Si j'avais été au volant d'une Nissan Leaf, je me serais arrêté sur le bord de la route et j'aurais attendu la dépanneuse, O.K.? Et, des exemples comme ça, il y en a un peu partout. Je viens souvent à Québec, aux deux semaines, pour faire *Salut, bonjour! week-end*. On loge à l'hôtel Bonne Entente. Il y a une borne de recharge là, et je m'en sers souvent quand on a des véhicules hybrides branchables. Et, un jour, il y avait une dame qui s'est pointée là avec sa Nissan Leaf. Elle n'était pas cliente de l'hôtel, mais elle n'avait plus d'autonomie du tout dans sa batterie puis elle voulait : Est-ce que je peux, s'il vous plaît, me brancher sur votre borne tout simplement pour pouvoir rentrer chez moi plus tard?

Donc, une voiture électrique va convenir à des gens qui, par exemple, habitent la banlieue et se rendent au centre-ville de Montréal, et l'inverse, tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas de changement dans leurs routines, qu'il n'y a pas de changement dans leurs horaires, qu'ils s'en vont toujours au même endroit, qu'ils font exactement le même kilométrage. Et là même une question aussi simple qu'il y a un problème quelque part sur un pont à Montréal, ça affecte l'ensemble de la circulation sur le réseau routier. Les gens doivent faire un détour. Là, les gens viennent à se demander : Est-ce que je vais quand même avoir assez d'autonomie pour rentrer chez nous? Donc, toute la question de l'anxiété, ce qu'on appelle en anglais la «range anxiety», là, ça, c'est une question qui est très réelle. Les gens qui ont adopté les voitures

électriques, au début, la seule chose qu'ils font lorsqu'ils conduisent, c'est qu'ils regardent où est l'aiguille, combien est-ce qu'il reste de... À un moment donné, ils viennent à se rendre compte que c'est tout à fait convenable, il n'y a pas de problème, et cette anxiété-là va diminuer mais, encore une fois, tant et aussi longtemps que ce sont des déplacements sur des trajets fixes et qu'on ne change pas de routine.

Une travailleur autonome, par exemple quelqu'un... comme ma femme, qui travaille en télévision comme maquilleuse-coiffeuse et qui s'en va sur différents plateaux, ne pourrait pas rouler en voiture électrique, parce qu'elle doit traîner beaucoup de stock puis des fois elle se fait dire : Bien, notre plateau aujourd'hui, c'est à Vaudreuil, puis, le lendemain, c'est à Repentigny, et ainsi de suite. Donc, pour un travailleur autonome, souvent, la réalité fait en sorte que ce véhicule-là n'est peut-être pas nécessairement adapté à ses besoins, parce qu'il est appelé à se déplacer partout et il ne sait pas nécessairement où il va et quand il va y aller.

Donc, les véhicules électriques peuvent définitivement convenir à une bonne partie de la population. Moi, j'habite sur la Rive-Sud de Montréal. Il y a deux véhicules dans chaque entrée de garage, et un de ces deux véhicules-là pourrait très certainement être un véhicule électrique ou un véhicule hybride enfichable pour les déplacements, justement, et l'autre pourrait servir pour les déplacements pour la fin de semaine : un véhicule conventionnel ou encore un véhicule hybride branchable pour ces déplacements-là.

Tout ça pour dire que, si vous voulez mettre de l'avant quelque chose de plus percutant pour ce qui est de l'adoption des véhicules électriques, il ne faudrait pas négliger les véhicules hybrides branchables, parce que, ça, il va y en avoir de plus en plus. Et, pour vous donner une idée, là, on est venus avec un BMW X5 hybride branchable, et c'est un moteur quatre cylindres de deux litres, alors ça ne prend pas... Évidemment, sur l'autoroute, on roule avec le mode essence, mais, comme c'est un quatre cylindres de deux litres, la cylindrée est évidemment de beaucoup réduite par rapport au X5 à motorisation conventionnelle, un gros V8. On fait huit litres aux 100 kilomètres et, quand on est en ville, bien, on a quand même 20, 25, 28 kilomètres d'autonomie en mode électrique. Donc, ça, ce sont des véhicules qui ne seraient pas non plus à négliger, et d'avoir des mesures incitatives, justement, pour des véhicules comme les hybrides enfichables ou des voitures électriques avec prolongateur d'autonomie comme la Chevrolet Volt. Je pense que ces véhicules-là sont plus susceptibles de servir de transition vers éventuellement une mobilité entièrement électrique, parce qu'ils vont permettre aux gens d'approprier cette nouvelle technologie là, de faire l'expérience de la mobilité électrique sans avoir nécessairement la crainte de tomber en panne sur le bord de la route, en sachant qu'ils puissent continuer leur chemin et aller où ils veulent aller quand ils veulent y aller.

M. Heurtel : Excusez-moi, M. le Président...

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Allez-y.

M. Heurtel : ...juste une autre question avant de passer au député de Mégantic. Vous m'excuserez, là, parce que ça fait quelque temps que je n'ai pas vu une de vos chroniques, mais, quand vous parlez, justement, de ce type de véhicule là, est-ce que vous et vos collègues vous assurez de parler, justement, de qu'est-ce qui est disponible en termes d'incitatifs pour ce type de véhicule là, comme par exemple le rabais à l'achat, le fait qu'il y a des subventions pour les bornes de recharge, le fait que les voies réservées sont disponibles?

Est-ce que vous avez accès à cette information-là? Est-ce qu'on vous la transmet? Est-ce que vous la diffusez lorsque vous l'avez? Est-ce que c'est quelque chose... Parce qu'on parle beaucoup aussi de diffusion aussi de ce qui est disponible.

M. Gélinas (Gabriel) : Tout à fait. Si vous regardez sur le site Web de *Salut, bonjour!*, vous allez voir une chronique sur la Chevrolet Volt dans laquelle je fais mention du fait qu'il y a des programmes incitatifs qui réduisent le prix de ce véhicule-là. Donc, c'est clair que — puis on le voit ici aussi, dans *Le Guide de l'auto* aussi — c'est quelque chose que l'on fait. On a d'ailleurs un dossier complet sur les voitures électriques avec un match comparatif de voitures électriques qu'on a fait en hiver. Tout ça, ça se retrouve dans *Le Guide de l'auto*. *Le Guide de l'auto*, il se vend, l'an dernier, à 92 000 exemplaires à travers le Québec, dont 25 000 juste chez Costco. C'est un best-seller.

Donc, les gens qui lisent *Le Guide de l'auto* savent qu'il existe des véhicules électriques, savent qu'il existe des véhicules hybrides branchables, connaissent les avantages, mais ce n'est pas tout le monde, évidemment, qui lit *Le Guide de l'auto*, et je pense que, oui, il y a lieu de faire une grosse campagne de promotion, de sensibilisation aux gens et aussi de leur dire les vraies affaires, parce que peut-être qu'il faut leur dire que, oui, une voiture électrique, c'est bon pour certaines personnes, pas nécessairement pour tout le monde, et leur dire vraiment quels sont les tenants et aboutissants d'adopter cette technologie-là.

Une voix : Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : M. le député de Mégantic va poursuivre.

• (15 h 10) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Vous nous mentionnez que les véhicules hybrides branchables sont, à ce point-ci, pour vous, la meilleure transition pour approprier les gens.

Avant que vous en arriviez là, est-ce que vous voyez l'évolution de la technologie de la voiture électrique? Pouvez-vous nous donner un peu votre impression, puisque vous êtes, je dirais, bien branché sur le sujet? Comment vous voyez l'évolution de la technologie se faire?

M. Gélinas (Gabriel) : En fait, vous savez, la voiture électrique, c'est supersimple, hein, c'est un moteur électrique, ce n'est vraiment pas compliqué, il n'y a pas beaucoup de pièces là-dedans. En fait, le ratio de la source d'énergie par rapport au moteur est carrément inversé par rapport à un moteur conventionnel. Dans une voiture conventionnelle, vous avez un gros moteur à essence, un petit réservoir d'essence. Dans une voiture électrique, c'est tout le contraire, le moteur électrique, c'est gros comme une machine à coudre à peu près, et vous avez une grosse batterie pour alimenter, justement, ce moteur électrique là.

Ce que l'on a vu au cours des dernières années, c'est un développement très rapide de la technologie des batteries. Il y a eu une grosse progression en ce qui a trait à la densité d'énergie qui est stockée dans les batteries, et donc l'augmentation de l'autonomie. Prenez, par exemple, la Nissan Leaf. Le nouveau modèle qui vient de sortir a une autonomie qui est plus grande que le modèle précédent. On n'a pas nécessairement changé la taille de la batterie, mais la batterie est plus performante, entre guillemets, si je peux m'exprimer ainsi. Donc, on voit qu'il y a un développement du côté de la technologie des batteries.

Les constructeurs automobiles et les constructeurs de batteries font des recherches sur de nouvelles technologies comme les batteries lithium-air qui permettraient justement d'avoir plus d'autonomie avec le même volume de batterie, si on veut, ou la même grosseur de batterie mais de stocker plus d'énergie à bord, donc de pouvoir avoir une plus grande autonomie au véhicule ou, à tout le moins, de réduire aussi la taille des batteries pour avoir une autonomie semblable à celle des véhicules actuels. Donc, il est clair qu'il y a beaucoup de recherche qui se fait en ce moment du côté de la batterie. Et, lors d'un récent sondage que je me souviens d'avoir vu aux États-Unis, il y avait des gens qui disaient qu'ils seraient prêts à adopter une voiture électrique quand il y aurait une autonomie qui serait comparable à celle d'un véhicule à essence pour un prix égal. On est encore loin de ça, mais je crois qu'on va tendre vers ça et je crois que, peu importe le type de batterie qui va être utilisé par les véhicules, ils vont toujours avoir besoin de recharge, et ça, le courant électrique, bien, c'est du courant électrique, peu importe le type de batterie qu'on alimente. Donc, l'idée de continuer à déployer des bornes de recharge rapide un peu partout est une très bonne idée.

Je vous dirais aussi une chose cependant, c'est que, pour ce qui est de la recharge à domicile, ce n'est pas tout le monde qui peut installer une borne chez soi à un coût raisonnable. Oui, il y a des programmes incitatifs pour les bornes, et tout ça, pour la recharge à domicile, mais le facteur limitatif, c'est le panneau électrique qu'on a chez soi. Moi, chez moi, j'ai acheté une maison qui a été construite en 1976, tout fonctionne à l'électricité : chauffage, climatisation, thermopompe. Tous mes circuits de mon panneau de 200 ampères sont occupés. Même si je voulais mettre une borne de 240 watts chez moi dans mon garage, il faudrait que je change mon panneau pour un panneau de 400 ampères à un coût de 4 000 \$. Donc, ça, c'est une autre considération qu'il faudrait peut-être voir pour ce qui est de l'adoption des véhicules électriques, parce que, même si les gens le veulent, ils se rendent compte que... et puis, même si la borne est subventionnée, même si le véhicule est conventionné, il faut quand même qu'ils dépensent 4 000 \$ pour changer leurs panneaux. Ce n'est pas rien, là.

M. Bolduc : Dans le code du bâtiment, je pense que, dans les nouvelles résidences, il va y avoir une provision à ce chapitre-là, donc ça devrait facilement aider. Malheureusement, dans le passé, les résidences avaient des limites. Mais j'aimerais vous entendre un peu plus la disponibilité des bornes à charge rapide et les autres, parce que vous faites des déplacements Montréal-Québec et un peu dans les régions.

Est-ce qu'on est très loin d'avoir une quantité suffisante de bornes et normales et très rapides pour pouvoir sécuriser, si on veut, la croissance d'une demande qu'on veut atteindre 100 000 véhicules en 2020?

M. Gélinas (Gabriel) : Je pense que, de toute évidence, à l'heure actuelle, il y a des bornes qui sont très sollicitées et il y en a d'autres qui ne sont pas du tout utilisées. Dans notre équipe, on a un collègue qui est M. Sylvain Raymond, qui est conseiller municipal aussi à Saint-Blaise-sur-le-Richelieu, O.K., et il est journaliste au *Guide de l'auto* et lui m'expliquait qu'au conseil municipal de Saint-Blaise, à l'hôtel de ville, il y a une borne de recharge qui a été implantée là. Elle est là depuis un an. Elle a servi trois fois, O.K., et je pense qu'une de ces trois fois-là c'est M. Raymond qui conduisait une Nissan Leaf en essai et qui l'a testée, O.K.?

Alors, tout ça pour dire qu'il y a certains endroits où, clairement, tu sais, la pénétration des véhicules électriques ne justifie peut-être pas l'implantation de bornes et il y a d'autres endroits, effectivement, où on a un peu de peine à trouver une borne. Par exemple, à Saint-Bruno-de-Montarville, où j'habite, il y en a quelques-unes qui existent, mais elles sont souvent très loin du centre-ville. Il y en a une au RONA et il y en a une au St-Hubert. Mais souvent, ces bornes-là, si on se rend à ces endroits-là, on s'aperçoit qu'elles sont soit occupées ou, encore là, tellement loin que ça demande un déplacement juste pour aller recharger la voiture, et ainsi de suite. J'ai un ami qui a un chalet à Ayer's Cliff. Lui, quand il part de Saint-Lambert avec sa Tesla, il fait obligatoirement un arrêt de 20 minutes à Magog. Pourquoi? Parce qu'il sait qu'il y a une borne Tesla à cet endroit-là et que, de cette façon-là, il peut continuer à se déplacer pendant qu'il est à son chalet.

Donc, c'est clair que plus il y a de bornes et plus les gens, même lorsqu'ils ne sont pas des automobilistes avec des voitures électriques, voient des bornes, bien là ils peuvent se dire : Bien, j'en vois, il y en a dans mon quartier, il y en a sur mon chemin, j'en vois, qu'elles sont accessibles et là, à partir de ce moment-là, ils peuvent dire : Bon, bien, c'est peut-être le temps de considérer l'achat d'un véhicule électrique ou d'un véhicule électrique branchable, parce que, justement, je vois qu'il y a un potentiel pour moi de pouvoir aller recharger son véhicule. C'est aussi une question de perception et, encore une fois, c'est de trouver les endroits stratégiques où les mettre pour que ce soit le plus efficace.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. C'est tout le temps dont on dispose pour ce bloc, M. le député de Mégantic. On poursuit l'échange avec le député de Terrebonne, qui représente l'opposition officielle.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup de votre présence aujourd'hui et de votre témoignage sur votre vision de l'évolution de l'électrification des transports et surtout votre opinion par rapport au projet de loi n° 104.

Il y a des points sur lesquels je partage certains accords avec vous, notamment sur l'accélération du déploiement du réseau de bornes au Québec, puis je pense qu'effectivement rien n'est encore parfait pour le moment, mais on tend vers une amélioration qui est certaine, et je pense que le Québec a tout avantage à prendre les devants à cet égard. Et je trouve que vos suggestions pour, justement, cette accélération ou vos exemples pour essayer de mieux répondre aux besoins de la population du Québec en ce qui a trait notamment aux véhicules électriques sont très intéressantes et méritent donc réflexion de la part du gouvernement.

Je veux juste revenir sur certains points dont vous nous avez parlé, là, pour le projet de loi n° 104. Vous savez que l'opposition officielle est en accord avec l'adoption d'un tel projet de loi, évidemment, avec des moyens pour être capables de parvenir aux objectifs, là, qui sont fixés par la partie gouvernementale. Vous avez mentionné que les hybrides branchables étaient un incontournable pour la réussite... Juste pour que je comprenne bien, là, le concept de l'hybride branchable. Moi, j'ai une Volt, donc, c'en est une, mais ce que vous parlez, c'est des voitures qui, donc, ont entre 20 et 28 kilomètres d'autonomie mais qui, pour utiliser ce moteur électrique là, doivent rouler en bas d'une certaine vitesse, hein? Je pense, c'est : tout ce qui est en bas de 20 ou 30 kilomètres-heure tombe sur le moteur électrique. Mais faites juste m'expliquer un peu le modèle sur lequel vous voulez miser beaucoup dans l'inclusion du projet de loi n° 104.

M. Gélinas (Gabriel) : En fait, tous les modèles qui ont à la fois un moteur thermique et un moteur électrique. Je pense que c'est ça, la solution. Et, pour ce qui est des considérations pratiques, là... par exemple, le BMW X5 hybride branchable avec lequel on est venus aujourd'hui, on peut rouler jusqu'à 80, 100 kilomètres-heure en mode purement électrique. C'est clair par contre que, si vous roulez à une telle vitesse, vous allez épuiser la batterie plus rapidement.

Donc, il y a certains modèles aussi de ces véhicules-là qui vous permettent, comme par exemple la Audi A3 e-tron ou le Ford C-MAX Energi, de choisir avec quelle motorisation vous voulez circuler. Donc, vous pouvez décider de... par exemple, si vous avez rechargé complètement le véhicule et vous roulez en ville, vous pouvez décider de rouler en mode électrique. Et, lorsque vous prenez la 20 pour partir de Montréal pour aller vers Québec, là vous allez en mode essence pour conserver une partie de l'énergie de la batterie pour votre déplacement, lorsque vous êtes rendu ici, à Québec, en mode électrique.

Autrement dit, ça offre le potentiel de réduire la pollution dans les grands centres, où on roulerait en mode électrique seulement, et, lorsqu'on fait nos déplacements entre les grands centres, de rouler en mode à essence. Voilà.

• (15 h 20) •

M. Traversy : Excellent. Je voulais que vous puissiez un peu préciser, parce que vous donniez des exemples tout à l'heure. Je trouvais ça intéressant. Donc, c'est mieux qu'une voiture à 100 % essence, c'est tout à fait vrai. En même temps, c'est un premier pas, un premier petit pas. On est loin de la voiture 100 % électrique à grande autonomie avec cette proposition.

Certains groupes sont venus nous mentionner qu'on pourrait donner, dans le fond, des crédits selon une formule où chaque modèle pourrait recevoir un nombre plus important de crédits dépendamment de sa contribution, donc, à la diminution des gaz à effet de serre ou selon l'apport que ça peut apporter à l'électrification des transports.

Est-ce que vous, vous êtes en faveur aussi d'une classification où, par exemple, les hybrides branchables sont mentionnés, on dit : Bon, bien, tel modèle recevrait telle cote de crédit, d'autres styles de voitures plus écoénergétiques pourraient en recevoir de façon supplémentaire? Êtes-vous ouvert à ce genre de classification dans le cadre d'un projet de loi comme celui-ci?

M. Gélinas (Gabriel) : Tout à fait, tout à fait, parce que je pense que ça nous permettrait aussi de faire de la part des choses et de comprendre que certains véhicules sont plus performants que d'autres à certains égards et ça permettrait aussi au public de prendre conscience aussi des différences entre les différents modèles et des avantages qu'il y a à choisir un modèle par rapport à un autre, par exemple.

Ceci étant dit, je pense que l'ensemble des mesures incitatives qui ne sont pas financières, qui ne sont pas reliées, par exemple, à l'achat ou à la location de véhicules, par exemple les voies réservées au covoiturage et les traversiers gratuits, des autoroutes payantes gratuites, ces choses-là, ça, ça devrait s'appliquer non seulement aux véhicules électriques, mais également aux véhicules hybrides branchables, très certainement, peu importe le type de motorisation ou peu importe le kilométrage que le véhicule pourrait faire en mode électrique seulement.

M. Traversy : Donc, vous préconisez comme incitatif d'élargir certains avantages qui ont été déjà, donc, mis en place, là, par le gouvernement du Québec.

Est-ce que la mise en place de certains incitatifs qu'on appelle bonus malus est également une approche qui pourrait être envisageable, selon vous, dans le cadre de l'électrification des transports et de l'action qui est portée par le gouvernement?

M. Gélinas (Gabriel) : Disons qu'on a vu que ce genre de système fonctionnait dans d'autres pays, notamment la France, ça, c'est clair, mais maintenant, tu sais, y a-tu une considération philosophique?

Est-ce qu'on doit punir le citoyen pour le choix qu'il fait d'un véhicule ou est-ce qu'on ne doit pas plutôt l'inciter à choisir quelque chose de moins énergivore? Ça, c'est un débat philosophique. Je vous dirais aussi une chose, c'est que ce n'est pas tout le monde qui peut circuler dans des véhicules qui consomment peu de carburant. Mon voisin est entrepreneur en plomberie. Il a besoin d'un pickup pour traîner son outillage, traîner ses équipements, ces choses-là.

Donc, lui, à part un pickup GMC ou l'équivalent, un Ford F-150, il n'y a rien d'autre qui va faire le travail. Donc, de pénaliser, entre guillemets, des gens qui ont besoin de ces véhicules-là pour faire le travail qu'ils doivent faire, ce n'est peut-être pas nécessairement une solution.

L'autre considération aussi, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui achètent des Ford F-150 ou des véhicules énergivores de ce type-là pour remorquer des tentes-roulottes pour leurs loisirs ou pour ces choses-là. Est-ce qu'on pénalise ces gens-là parce qu'ils choisissent de faire du camping, parce qu'ils choisissent de faire des activités de plein air avec leurs enfants? Ça, c'est une autre question.

M. Traversy : De là l'importance d'avoir une offre qui répond aux besoins des Québécois en ce qui a trait aux types de modèle de voiture électrique qui sont disponibles sur le marché, pour ne pas pénaliser justement ceux-ci dans le cadre de leurs fonctions, de leurs activités, et donc d'avoir ce à quoi les Québécois peuvent aspirer.

Puis je pense que, dans certains pays du monde, vous en conviendrez, ils ont trouvé des alternatives ou des modèles de véhicule qui doivent répondre à ce type soit d'activité de plaisance ou d'activité professionnelle. Si on regarde notamment la Norvège, les plombiers doivent avoir des camions probablement beaucoup plus axés vers l'électricité peut-être que le pétrole. À écouter certains témoignages autour de cette table, ce que je veux vous dire, c'est qu'avec le développement de la technologie je pense qu'il ne faut pas désespérer à voir justement ces besoins-là être comblés par la tangente de la transition énergétique que le Québec est en train de développer.

Sur la question de l'échéancier, je vous dis, j'essaie de vous donner un peu d'espoir, parce que moi, je suis très motivé dans le cadre du projet de loi.

M. Gélinas (Gabriel) : Je suis tout à fait d'accord avec vous...

M. Traversy : Exactement. J'essaie d'être contagieux.

M. Gélinas (Gabriel) : ...et personnellement rien ne me ferait plus plaisir que de voir une plus grande adoption de...

M. Traversy : Mais, vous avez raison, que, si ce n'est pas disponible, c'est plus compliqué.

M. Gélinas (Gabriel) : Exactement.

M. Traversy : Si ce n'est pas disponible, c'est plus compliqué. C'est d'ailleurs l'échange de bien des discussions qu'on a depuis quelque temps.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Une minute.

M. Traversy : Il me reste une minute. Rapidement, bien, simplement sur l'échéancier. Vous trouvez ça raisonnable de débiter les crédits obligatoires dès 2018 ou est-ce que le meilleur sera le mieux ou c'est trop rapide pour vous?

M. Gélinas (Gabriel) : Je pense que, comme M. Langlois disait précédemment, les cibles sont raisonnables, tu sais, je ne pense pas qu'il... Parce qu'on ne s'est pas donné un objectif aussi ambitieux que certains pays. Elles sont raisonnables. Mais je vous dirais que, pour ce qui est de l'adoption de la motorisation électrique par le grand public, on peut amener le cheval à la rivière, mais on ne peut pas le forcer à boire, O.K.? Il faut que les gens soient convaincus que ça peut être économiquement rentable et, deux, que ça ne les forcera pas à faire trop de compromis dans leur vie de tous les jours. Personne n'aime sortir de sa zone de confort, mais il va falloir le faire éventuellement collectivement.

Mais, pour l'instant, le choix des véhicules électriques est limité, ne correspond pas nécessairement aux attentes des consommateurs, et il faut aussi déboulonner certains mythes. Quant, par exemple, à l'usure des batteries, il y a beaucoup de gens qui pensent qu'après huit ans les batteries d'un véhicule électrique ne seront plus fonctionnelles, alors que ce n'est pas le cas. Donc, il y a tout ce processus-là d'éducation qui doit être fait.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : On termine là-dessus. On a pris un petit peu plus de temps pour vous permettre de terminer, mais ça n'altérera pas le temps du député de Masson, de la deuxième opposition.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, M. Gélinas, d'être avec nous aujourd'hui. Vous savez, j'aime beaucoup toutes vos discussions que vous avez. On va parler sensiblement des mêmes choses. Mais, bref, juste pour mentionner, vous avez mentionné que l'obstacle numéro un, dans le fond, du consommateur présentement, c'est le coût et puis, après ça, suivi de l'autonomie. Puis, pour avoir suivi depuis 1991 l'évolution des véhicules puis des véhicules électriques, selon vous, là, on est à combien de générations de véhicules électriques avant d'arriver à une autonomie ou à un coût qui se rapprochent... Est-ce que vous croyez que c'est quelque chose qui s'en vient, là, dans les prochaines générations de véhicules ou qu'on doit encore attendre une dizaine d'années? Là, je ne le sais pas.

M. Gélinas (Gabriel) : Bien, comme je le mentionnais précédemment, je pense qu'un modèle comme la Chevrolet Bolt, B-o-l-t, là, le modèle purement électrique qui s'en vient, de Chevrolet, qui arrive à l'automne, c'est un véhicule qui va changer la donne, parce que justement vous avez une autonomie qui est annoncée supérieure à 300 kilomètres et là, à ce moment-là, même si les gens n'utilisent pas 300 kilomètres dans une journée, au moins ils savent qu'ils ont

cette réserve-là qui existe, et donc l'idée d'avoir de l'anxiété de manquer d'énergie, tout ça, va être largement dissipée par ce modèle-là en particulier. Mais, si je pense, par exemple, à des modèles comme la Ford Focus électrique qui est sur le marché à l'heure actuelle, son autonomie fait en sorte qu'on est constamment en mode de recharge et on est constamment à la recherche, justement, d'une borne de recharge strictement pour circuler.

Donc, c'est clair que la nouvelle génération de véhicules qui s'en vient et la nouvelle génération de batteries vont nous permettre d'augmenter l'autonomie de ces véhicules-là et, justement, de réduire les craintes, si on veut, des consommateurs.

M. Lemay : Parfait. Vous avez parlé beaucoup, là, en fait, là, de l'anxiété du conducteur de se trouver une borne de recharge puis du fait qu'on n'a pas encore, sur le réseau, de borne de recharge aux bons endroits, si on veut, puis à proximité, là, des voies de transit, là, si on veut.

Puis j'ai une question. Mettons — vous avez sûrement exploré un peu notre région québécoise, là — si je, au hasard... Peut-être que vous ne l'avez pas fait, je n'en ai aucune idée. Mais, si on veut faire un déplacement entre Québec puis le Lac-Saint-Jean en véhicule électrique, c'est une tâche ardue ou...

M. Gélinas (Gabriel) : Je ne l'ai pas fait moi-même et puis je ne pourrais pas vous renseigner, je ne sais pas s'il existe des bornes sur le trajet.

M. Lemay : De là pour quoi vous mentionnez...

M. Gélinas (Gabriel) : J'ai l'impression qu'il y en a une à L'Étape maintenant, mais je ne suis pas sûr.

M. Lemay : De là le fait pour quoi vous mentionnez que, dans le fond, les véhicules électriques branchables, en fait, hybrides, c'est une option qui est préférée présentement sur le réseau québécois compte tenu du manque de disponibilité de borne.

M. Gélinas (Gabriel) : Bien, en fait, ce n'est nécessairement le manque de disponibilité de borne comme tel, c'est plus le fait que l'autonomie limitée d'un véhicule électrique fait en sorte que l'automobiliste peut éprouver une certaine anxiété pour ses déplacements, et chose qu'un véhicule hybride branchable peut résoudre très facilement, parce que, là, avec votre véhicule hybride branchable, bien, vous pouvez faire ce trajet-là, que vous venez de décrire, de Québec au Lac-Saint-Jean sans avoir d'inquiétude, en sachant que vous allez pouvoir vous rendre à bon port parce qu'il y a un réservoir d'essence et un moteur thermique qui vont pouvoir prendre le relais lorsque la réserve d'énergie sera épuisée.

• (15 h 30) •

M. Lemay : Il y a un groupe, ce matin, qui est venu nous mentionner, là, que, selon eux, leur étude, ça démontrait que ça prenait environ, là, 1,3 borne de recharge par véhicule électrique. Je ne sais pas si vous, vous avez évalué la situation. Ça vous dit-u quelque chose? Vous n'avez pas fait d'étude de ce côté-là ou...

M. Gélinas (Gabriel) : Non, pas vraiment. Notre travail à nous, c'est plus d'évaluer les véhicules comme tels. Donc, compter les bornes de recharge, non, ce n'est pas quelque chose avec lequel je suis familier.

M. Lemay : Parfait. Mais ça semble-tu être un chiffre quand même raisonnable ou vous n'en avez aucune idée, là?

M. Gélinas (Gabriel) : Aucune idée. Je ne pourrais pas vous renseigner de façon adéquate là-dessus.

M. Lemay : Parfait. Pas de problème. Et puis, dans le fond, je ne sais pas si vous avez quelque chose d'autre que vous voulez mentionner, là, à notre commission et que vous n'avez pas eu le temps de faire dans votre allocution de départ, puisque les 10 minutes étaient écoulées.

M. Gélinas (Gabriel) : Non. Justement, je pense que toute notre démarche ou toutes vos démarches devraient s'accompagner d'une campagne d'éducation puis de sensibilisation du public. Des événements comme ceux qu'organisent les messieurs de l'AVEQ sont une bonne chose, parce qu'une fois que les gens font l'expérience d'un véhicule électrique ils deviennent rapidement accros et ils se rendent compte finalement qu'en ce qui a trait, par exemple, aux performances c'est tout à fait convenable.

Par contre, la grosse question, encore une fois, c'est l'autonomie et est-ce que ce véhicule-là va convenir à mes besoins réguliers ou même les besoins que l'on peut avoir seulement occasionnellement. Ça, c'est la grosse question. Je pense aussi qu'il va falloir établir dans l'esprit des gens qu'il va falloir un petit peu changer notre approche par rapport à la mobilité personnelle et de valoriser certaines choses comme, effectivement, les transports en commun et ces choses-là.

Mais je vous donne un exemple. Moi, je prends l'avion souvent à partir de l'aéroport de Dorval et j'ai essayé de faire le test, une fois, de me rendre à l'aéroport en transport en commun, O.K., à partir de Saint-Bruno-de-Montarville. Je me suis aperçu que ça prendrait à peu près 2 h 30 min pour faire ce trajet-là, d'une part, d'autre part, que je ne pourrais pas le faire, parce qu'il faudrait d'abord que je me rende à un dépanneur quelque part pour aller acheter une carte Opus pour pouvoir entrer dans l'autobus, O.K.? Je ne pouvais pas payer à la pièce mon passage dans l'autobus, alors que, sur mon téléphone, j'ai ma carte d'embarquement pour un vol Montréal-Munich.

Donc, si je pouvais avoir un type de transport ici qui me permettrait de faire tous les transports en commun, bien, peut-être que je penserais à autre chose, je changerais mes habitudes.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : On doit terminer là-dessus, et je vous remercie de votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre aux représentants du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec de prendre place.

(Suspension de la séance à 15 h 33)

(Reprise à 15 h 38)

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Alors, on reprend. Je souhaite la bienvenue aux représentants du Regroupement national des conseils régionaux en environnement du Québec. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

M. Bourke (Philippe) : Merci, M. le Président. M. le ministre, messieurs dames les membres de la commission, mon nom est Philippe Bourke, je suis directeur du regroupement des conseils régionaux de l'environnement du Québec. Je suis accompagné de mon collègue Cédric Chaperon, responsable Énergie et changements climatiques au regroupement.

Donc, d'abord, on vous remercie de nous avoir invités à participer à la présente commission parlementaire sur le projet de loi n° 104. D'entrée de jeu, le regroupement tient à souligner qu'il croit qu'il est nécessaire que le gouvernement favorise la pénétration des véhicules électriques sur le marché québécois. En outre, nous sommes d'avis qu'il est plus équitable de le faire grâce à des mesures réglementaires comme celles qui sont proposées ici plutôt que par le recours à des privilèges et des incitatifs économiques. En conséquence, le regroupement accueille favorablement le présent projet de loi et félicite le gouvernement pour avoir persévéré sur cette voie en dépit des résistances évidentes qu'il a dû rencontrer sur son chemin.

De manière globale, le regroupement se réjouit de voir que la réduction de la consommation de pétrole figure parmi les préoccupations les plus importantes du gouvernement actuellement. Nous avons pu le constater lors du dévoilement de la Politique énergétique 2030, laquelle propose d'ambitieuses cibles de réduction de consommation de pétrole. Le RNCREQ rappelle que les conseils régionaux de l'environnement et leurs nombreux partenaires se sont déjà engagés dans la démarche Par notre propre énergie, qui vise justement à réunir les conditions nécessaires pour conduire le Québec à une réduction significative de sa consommation de pétrole.

Le projet de loi d'aujourd'hui constitue un pas important sur cette voie. En outre, il témoigne de la forte détermination du gouvernement envers cet idéal. Le gouvernement a fait la preuve que des gestes courageux doivent être posés si l'on veut atteindre nos objectifs ambitieux. La disponibilité de véhicules électriques est une variable critique à l'atteinte des cibles que s'est fixées le gouvernement, et il est donc essentiel de légiférer rapidement afin de réunir les conditions optimales pour y parvenir.

• (15 h 40) •

Le présent projet de loi contribuera assurément à soutenir la croissance du secteur et à favoriser l'accessibilité et la disponibilité des véhicules électriques.

Bien que cela puisse sembler un peu hors propos, on voudrait quand même profiter de notre passage ici, en Commission des transports et de l'environnement, pour énoncer quand même notre vision globale sur la question de l'électrification des transports.

On souligne d'abord que, malgré son impact positif en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques, l'électrification des véhicules de promenade ne répond que partiellement ou même pas du tout à d'autres problématiques environnementales, sociales et économiques contemporaines. En octobre 2015, déjà le regroupement et Transport 2000 questionnaient l'importance démesurée accordée par le gouvernement du Québec à l'électrification des transports lorsqu'on compare ces efforts-là aux solutions plus structurantes qui existent pour endiguer les problèmes de mobilité, d'amélioration de la balance commerciale, de qualité de l'air et de changements climatiques.

Évidemment, tant qu'on n'aura pas de cible de réduction de la taille du parc automobile et des mesures agressives visant le développement de l'offre de transport en commun partout au Québec, le présent projet de loi, bien que perçu positivement par le regroupement, risque de perpétuer deux choses : d'abord, le modèle de l'auto solo, dont a abondamment parlé le présentateur précédent, et aussi l'augmentation de la taille du parc automobile. Évidemment, il y a toute une série de problématiques importantes sur le plan social, et économique, et environnemental qu'on constate actuellement et qui, malheureusement, ne permettront pas d'être endiguées ou même diminuées si on s'attarde uniquement à l'électrification des transports. On parle, par exemple, de la réduction des besoins en infrastructures routières, l'étalement urbain, la congestion routière, la sécurité, la sédentarité, les dépenses des ménages pour l'achat de véhicules automobiles, l'équité sociale, l'efficacité de ces mesures-là par rapport aux émissions de gaz à effet de serre et enfin la pression qu'exerce la consommation de la population sur les ressources naturelles.

Dans notre mémoire, on a présenté une série de considérations spécifiques concernant le projet de loi, mais, comme on a peu de temps et, de toute façon, comme on l'explique justement dans le mémoire, comme ce n'est pas notre expertise, au regroupement, que ces enjeux, de façon technique, sur la législation automobile, entre autres, pas plus que

sur les véhicules comme tels, on s'est surtout attardés à, disons, donner notre appui à des commentaires, des suggestions qui ont été apportés par d'autres intervenants qui vont venir après nous ou qui sont déjà passés. Donc, je ne reprendrai pas ici ces considérations spécifiques, mais on pourra y revenir durant la période de questions. Donc, je m'attarderais plutôt à la dernière partie de notre mémoire, qui sont nos recommandations plus générales.

La première. Donc, malgré ses multiples avantages, l'électrification des transports ne doit pas être perçue comme une solution unique et miraculeuse. Le regroupement recommande au gouvernement de prioriser les mesures à faible coût qui permettront de réduire significativement la consommation des véhicules, leur taille, le nombre et la distance qu'ils parcourent. Le RNCREQ recommande en outre que le gouvernement du Québec se dote de cibles et d'objectifs visant une baisse de la motorisation ou, entre autres, du nombre de véhicules de son parc automobile et qu'il soutienne de manière ambitieuse le développement de l'offre de transport collectif, incluant l'autopartage.

Deuxième recommandation. Nous demandons au gouvernement de considérer la possibilité d'opter pour une mécanique moins complexe et lourde à gérer que ce qui nous semble être le système de bourse d'échange de crédits qui est proposé ici. Donc, c'est une suggestion. Pour nous, c'est une perception que ça semble complexe, et peut-être qu'il y aurait des mécaniques un peu plus souples à envisager pour atteindre les mêmes objectifs. Nous suggérons notamment qu'il serait peut-être plus juste de confier la gestion de la loi au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, puisque cet enjeu relève plus directement de ses responsabilités. Le cas échéant, il faudra que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques puisse compter sur des ressources humaines et financières supplémentaires pour s'acquitter des nouvelles responsabilités qui sont associées à cette loi.

Troisième recommandation. Nous suggérons de réformer l'actuel programme de financement à l'achat de véhicules électriques afin qu'il soit plus équitable socialement et qu'il soit plus efficace. Les incitatifs à l'achat de véhicules électriques doivent être graduellement remplacés par un système qui pénalise plutôt l'achat de véhicules de luxe ou énergivores, comme un bonus malus, ce qui est plus efficace et plus équitable et, par ailleurs, fiscalement neutre pour l'État. Cela permettrait de laisser les sommes du Fonds vert pour des mesures favorisant la réduction des besoins de mobilité, de la taille du parc automobile ou pour le développement de l'offre de transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois.

Nous recommandons de favoriser les rabais à l'achat et les incitatifs pour les parcs de véhicules d'autopartage, de location et de taxis ainsi que pour les flottes de véhicules des municipalités ou des entreprises. Il pourrait être envisagé de le faire en donnant davantage de crédits aux concessionnaires ou aux manufacturiers qui fournissent des véhicules à ces organisations plutôt que lorsqu'ils vendent des véhicules à des particuliers.

Enfin, puisqu'un incitatif financier significatif est déjà offert aux citoyens qui achètent un véhicule électrique, le regroupement recommande, par souci d'équité et par mesure d'efficacité, d'instaurer un rabais à l'achat ou d'autres incitatifs pour les citoyens qui optent pour des abonnements à l'autopartage, au transport en commun ou qui pratiquent le transport actif.

En conclusion, le regroupement réitère que c'est le modèle de l'auto solo et la tendance actuelle à l'augmentation de la taille et du nombre de véhicules sur les routes qui doivent absolument être enrayerés. La priorité pour le gouvernement doit être d'investir dans le transport collectif, pas nécessairement électrique, et de mieux aménager le territoire afin de rendre les alternatives à l'automobile plus nombreuses et plus adéquates, permettant ainsi d'encourager les Québécois vers des choix de mobilité moins coûteux et moins énergivores. Le regroupement appuie le présent projet de loi, puisqu'il constitue un bon signal pour la mise en oeuvre de la transition énergétique ainsi qu'une façon plus efficace et équitable de favoriser l'électrification en comparaison des incitatifs actuellement en place. Il encourage toutefois le gouvernement du Québec à s'attarder, avec autant de détermination dont a fait preuve le ministre ici... en faveur d'autres moyens de décarboniser les transports au Québec. Merci.

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

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

Je comprends que vous avez voulu profiter de cette occasion pour parler plus généralement de ce que vous aimeriez voir dans le développement plus général de la mobilité durable. J'aimerais quand même revenir sur le projet de loi n° 104. Quand vous parlez d'une mécanique plus souple, est-ce que vous pourriez approfondir cette question-là? Qu'est-ce qui serait plus souple, à votre avis? Parce qu'on ne fait pas par exprès pour compliquer les affaires. Justement, quand on peut trouver quelque chose de simple, c'est rare, puis on essaie de le mettre en oeuvre.

Ça serait quoi, une mécanique plus souple, selon vous?

M. Bourke (Philippe) : On a été prudents dans notre recommandation. Peut-être qu'elle est mal formulée, mais c'est vraiment, je dirais... on parle d'inquiétudes. C'est-à-dire qu'on n'est pas contre le principe, on se doute que ça a été longuement réfléchi et surtout que ça a été comparé à ce qui se fait ailleurs, puis il y a un enjeu d'homogénéité ou, en fait, d'être en phase avec ce qui se fait ailleurs.

La particularité, bon, c'est l'enjeu, peut-être, de la taille du Québec et comment, justement, une mécanique comme celle-là, d'échange de crédits, en surplus de celle qu'on a déjà sur le marché du carbone et d'autres incitatifs et mécaniques qu'il va y avoir éventuellement peut-être sur d'autres systèmes... c'est un peu ça qui nous inquiète, là, et on se dit juste : Bien, est-ce que ça a été pris en considération, là, qu'on est en train de mettre des bourses d'échange de crédits? On n'en doute pas, mais on fait juste soulever la question, puis peut-être que c'est vous qui pouvez nous répondre le mieux là-dessus, parce que, pour nous, c'est perçu comme quelque chose de lourd parce que, bon, il y a déjà la question des délais

de mise en oeuvre, et tout ça, puis on comprend, en même temps, qu'on veut accompagner le marché, qui lui-même n'est pas homogène. Donc, si on y allait avec des quotas, bien là on se trouverait à favoriser certaines entreprises qui ont déjà certains types de véhicule plus présents.

Donc, on comprend qu'il y a ces impératifs-là, mais le résultat, c'est que c'est un peu épeurant en termes de... Je pense que, si M. et Mme Tout-le-monde lisaient un projet de loi comme ça... Tantôt, l'intervenant précédent parlait que ça aurait peut-être une valeur pédagogique, là. Moi, je ne crois pas que les gens vont comprendre. De toute façon, ils ne verront pas ça. À mon avis, là, ça va être uniquement les concessionnaires puis les fabricants qui vont devoir gérer ça. Le client, lui, tout ce qu'il va voir, c'est l'offre, on le souhaite, améliorée.

Mais, ceci dit, ça m'apparaît quelque chose quand même de complexe. C'était seulement ça, je pense, c'est une inquiétude qu'il faut retenir là-dessus, puis je pense qu'on vous fait confiance sur le résultat que vous allez y donner.

• (15 h 50) •

M. Heurtel : On en convient, que c'est complexe. Ça, c'est clair. L'idée, c'est justement de travailler... L'objectif ultime, c'est d'augmenter le nombre de véhicules électriques, de diminuer le nombre de véhicules à essence conventionnels et de faire en sorte que le consommateur québécois ait accès à plus de véhicules, à un plus grand choix de véhicules qui convient à ses besoins puis à un prix de plus en plus abordable. Et donc on a vu justement que cette mécanique-là a obtenu des résultats très intéressants dans les États américains qui l'ont adoptée et on se dit que c'est jumelé à l'ensemble d'autres mesures qui sont déjà mises en oeuvre qu'on croit que ça peut justement permettre d'accélérer le changement qui est nécessaire.

La question qui me vient à l'esprit, c'est qu'une des grandes qualités que le regroupement a, c'est qu'il est partout au Québec, donc les grands centres urbains, en région rurale, nordique. Bon, de votre point de vue, l'approche qu'on prend, parce que certains intervenants nous ont interpellés sur le fait que, bon, peut-être qu'il y avait des craintes, particulièrement en région, que le consommateur ne serait peut-être pas prêt pour ce type de législation là ou que ça ne serait pas tout à fait adapté aux réalités régionales... Puis, en tout cas, on a des inquiétudes de ce côté-là. J'aimerais savoir, de votre point de vue, du côté du regroupement, vous, comment on a réagi ou comment on voit ça... mais, je comprends, généralement, vous l'avez dit, mais de ce que vous avez pu voir de la part des différents CRE que vous représentez.

M. Bourke (Philippe) : Bien, c'est clair qu'ici on est devant une question d'accès à un produit.

Donc, la problématique qu'on pourrait concevoir à une échelle régionale, c'est que le marché des crédits fasse en sorte que les concessionnaires privilégient de rendre plus disponibles ces véhicules-là dans les grands centres urbains et finalement que les citoyens qui veulent se procurer ce genre de véhicule en région aient moins accès... À ce moment-là, on n'est pas dans une logique où les gens se sentiraient pressés d'utiliser un véhicule qui ne convient pas à leurs besoins. Je pense que ce n'est pas de ça qu'on parle ici. Au contraire, on fait juste rendre plus disponible... Ceci dit, je pense qu'il y a certains concessionnaires qui sont spécialisés dans la vente de véhicules électriques, et les gens viennent de partout au Québec pour se les procurer à cet endroit-là. Donc, les gens peuvent se déplacer, il n'est pas nécessaire que le concessionnaire chez eux... Je pense que ça devient, après ça, une question d'entretien. Moi, c'est plus là-dessus que j'ai des craintes, c'est : Au niveau régional, est-ce que l'offre de services pour le suivi, l'entretien, les bornes, et tout ça, va être équitable?

Mais, en même temps, il faut être conscients que, le véhicule électrique, actuellement, puis on l'a vu tantôt, avec les contraintes qu'il a... les modèles sur le marché ne répondent pas très bien, surtout en région. Alors, il faut imaginer déjà... puis c'est pour ça qu'on parle d'autres mesures qui feraient en sorte de permettre à ces citoyens des régions, là, d'eux aussi faire leur part en termes de réduction de gaz à effet de serre, d'aussi pouvoir bénéficier des réductions de coûts que peut occasionner l'accès à ces nouvelles technologies là en proposant autre chose.

On parle beaucoup de l'autopartage. Moi, je pense que c'est une voie très intéressante, même en région, la location de véhicules, pour éviter que les gens soient un peu contraints dans les paradigmes actuels, mais je ne vois pas de conflit entre la proposition de loi actuelle, comme je vous dis, puis les enjeux régionaux, à moins que je ne l'aie pas perçu, là, mais il n'y a pas personne non plus qui a soulevé la question dans notre regroupement.

M. Heurtel : Parfait. Sur votre commentaire... ou votre suggestion, plutôt, de laisser l'administration de ce régime-là au ministère des Transports, je veux simplement faire un commentaire, puis, si vous voulez réagir, allez-y, mais, l'idée, je crois qu'il faut quand même lire la démarche actuelle du projet de loi n° 104 et quand même tenir compte de ce qui est proposé dans le projet de loi n° 102, la modernisation de la Loi sur la qualité de l'environnement et la modernisation et également la réforme du Fonds vert, qui centralise la gestion, la gouvernance du Fonds vert dans le ministère de l'Environnement et qui va justement faire en sorte, avec l'aide d'un conseil de gestion qui est proposé dans le projet de loi n° 102... pour justement nous permettre de s'assurer que l'ensemble des mesures, non seulement celles qui sont administrées par le ministère de l'Environnement, mais l'ensemble des 12 ministères et autres sociétés d'État ou agences, qui sont proposées dans certains projets de loi qui retiennent l'attention également en même temps que le nôtre... s'assurer justement qu'il y ait une cohérence et que justement on s'assure d'atteindre l'ensemble des objectifs.

Alors, je crois, c'était simplement peut-être dans une voie de rassurer par rapport à ce commentaire-là que, je crois, il ne faut jamais oublier aussi que c'est un ensemble et puis aussi, avec la modernisation de la gouvernance du Fonds vert, il va aussi y avoir des mesures qui vont nous permettre de mieux gérer l'ensemble des mesures, y compris celle-ci, celle de la norme VZE, et donc d'avoir une assurance qu'on soit en mesure de bien gouverner, puis de bien administrer, puis de gérer d'une façon plus cohérente et en fonction de nos objectifs. Alors, je ne sais pas si vous voulez réagir à ça.

M. Bourke (Philippe) : Oui. Bien, peut-être que, dans le fond — évidemment, c'est par intuition, là — évidemment, quand on voit que le nom du ministère des Transports a été modifié récemment pour ajouter «Électrification», bien, la

question se pose. Évidemment, ça s'est fait après que les travaux avaient commencé déjà au ministère de l'Environnement. Si je peux me permettre peut-être un écart éditorial : à mon avis, si on aurait laissé la loi n° 104 au ministère des Transports depuis le début, on ne serait pas rendus déjà aujourd'hui à essayer de l'adopter. Ceci dit...

Une voix : ...

M. Bourke (Philippe) : Mais je fais la nuance, donc, entre la planification, l'idée de pousser vers la mesure et son administration, là, son jour à jour. Je me dis : Peut-être qu'il y aurait peut-être une logique, là, éventuellement, même que ça devienne presque la norme. Le ministère prépare les enjeux, les changements climatiques, les planifie, monte les projets de loi mais confie, et justement avec les bonnes règles de gouvernance et les bonnes mesures d'imputabilité, au ministère en charge le devoir de l'administrer. Mais, dans le fond, on soulevait la question justement par mesure d'intuition, là.

M. Heurtel : Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Député de Maskinongé.

M. Plante : Merci beaucoup. Alors, bon après-midi, messieurs. Écoutez, j'ai écouté attentivement, et vous ne serez pas surpris de ma question, j'en suis sûr. Vous avez mis ensemble l'amalgame, bon, le projet de loi n° 104 avec d'autres mesures, et c'est sûr qu'il y a des choses, puis on s'en est déjà parlé lors de commissions antérieures puis même lors d'autres rencontres, au niveau des régions. Puis, je vais vous dire, quand on parle de soit l'autopartage, le transport en commun, l'étalement urbain, et tout ça, c'est toutes des mesures où, quand on est citoyen d'une région plus rurale... Je comprends bien l'objectif et la volonté, puis la volonté n'est pas non plus contradictoire, mais il y a aussi la faisabilité.

Je vais vous donner un exemple. Dans une région comme la mienne, oui, il y a un réseau de transport en commun qui est du transport collectif qui a été développé, où on essaie de maximiser, justement... puis enlever l'auto solo le plus possible puis de permettre aux gens qui sont en secteur plus isolé, donc dans des municipalités plus loin des grands centres, d'avoir accès à ce type de transport en commun là. Mais on s'entend que ce n'est pas un réseau d'autobus de ville, puis loin de là. On essaie aussi de trouver d'autres solutions, soit même utiliser le transport scolaire le matin, quand l'école est ouverte, et tout ça. Et, quand vous me parlez toujours d'étalement urbain, il ne faut pas oublier que, de la façon dont nos villes et nos villages sont construits, souvent, hein, ils sont plus éloignés, et tout ça, et ces gens-là, on va être franc, auront toujours besoin, soit dit en passant, d'un véhicule, là, que ça soit, on espère, un véhicule qui est le moins polluant possible, mais ils auront toujours besoin d'un véhicule.

Tantôt, on parlait que les gens faisaient en moyenne, bon, 60 kilomètres par jour pour un aller-retour au travail. Même, en région, ça peut être un petit peu plus nombreux, un petit peu loin, mais, je vous dirais, ce n'est pas non plus des distances de 500 ou 600 kilomètres, là, dans une journée, loin de là, mais ça peut être un 70, 80 kilomètres par jour, et on sait que présentement les technologies de la voiture électrique répondent à ces besoins-là et même que, dans certaines régions, je vais vous dire, la mienne, les infrastructures touristiques ont développé un réseau de bornes très, très, très élargi pour attirer les gens justement dans leurs installations, que ça soit des vignobles, des auberges, etc. Moi, j'aimerais vous entendre sur... Vous avez répondu au ministre tantôt en disant : Bien, on ne voit pas qu'il y a de contradiction entre les régions, bien au contraire. Autrement dit, c'est donner plus de choix aux consommateurs puis un peu partout au Québec, puis on est bien conscients que c'est l'offre et la demande, que, s'il y a des demandes plus accentuées dans les grands centres, bien, sûrement qu'il y aura des concessionnaires qui seront dotés de plus de véhicules, puis, dans d'autres centres, moins.

Moi, ça serait : Comment vous voyez le projet de loi n° 104 et l'ensemble des autres mesures, mais spécifiquement en région? Parce qu'on sait qu'un modèle comme le transport en commun, l'autopartage, tout ça... oui, mais il a des limites. J'aimerais ça vous entendre.

• (16 heures) •

M. Bourke (Philippe) : Bien, je suis très...

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : 1 min 40 s à peu près.

M. Bourke (Philippe) : Oui. Je suis très content que vous m'amenez sur cette piste-là. Nous, on l'a expérimenté... quand je vous ai parlé de notre démarche Par notre propre énergie... depuis quelque temps. Dans les grands centres urbains, la transition énergétique, la lutte aux changements climatiques, elle peut être technologique, elle peut être dans les infrastructures, elle peut être dans les systèmes, les processus.

En région — c'est ce qu'on a témoigné par l'exemple — c'est par la concertation des acteurs pour identifier des solutions qui répondent spécifiquement aux besoins en fonction de leurs réalités propres. Et c'est pour ça qu'on a été capables, en réunissant les gens ensemble... Dans votre région, j'ai un exemple, on a travaillé à ce qu'il y ait un stationnement incitatif à la porte de la Mauricie, exactement. Ailleurs, on a travaillé avec les villages-relais partout en... aux régions du Saguenay—Lac-Saint-Jean pour que, dans chacun de ces villages-relais-là, il y ait un lieu où on puisse mettre en commun des véhicules et faire en sorte que les gens puissent covoiturer à partir de ces zones-là avec des applications pour être capables de faire du partage. Ça existe, mais il ne faut pas attendre après des lois, ou des technologies, ou des constructeurs qui vont amener une solution miracle.

La solution, elle existe, mais elle passe par la mise en commun des acteurs qui vont être capables ensemble de dire : Ah! bien, l'autobus scolaire qui ne sert pas la fin de semaine, est-ce qu'il pourrait servir à telle ou telle chose? Mais ça, ça ne s'invente pas, là, dans une loi, là, il faut réunir les gens. Puis c'est pour ça que nous, on croit beaucoup en cette

approche-là. Elle porte ses fruits, puis on pense que c'est comme ça. Donc, quand on parle que... l'électrification, c'est bien, oui, mais on voudrait qu'il y ait aussi autant d'efforts qui soient mis pour favoriser ce type d'approche là, parce que c'est ça qui va amener les gens à participer eux-mêmes en région aux solutions qui vont être bonnes pour eux autres.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : ...de ces interventions de part et d'autre, et cette fois on va du côté de l'opposition officielle avec le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci, messieurs, d'être avec nous aujourd'hui. Je sais que c'est une journée très chargée. Vous êtes demandés dans plusieurs commissions, dans plusieurs projets de loi. Donc, merci d'avoir pris la peine de venir faire autant de mémoires en ce mercredi du mois d'août.

Alors, tout d'abord, vous dire à quel point je suis surpris, mais, en même temps, toujours agréablement surpris de voir à quel point votre organisme est toujours trois, quatre wagons de métro d'avance sur bien d'autres théories en ce qui a trait, genre, à... plutôt, à l'électrification des transports, mais plutôt à la libération du Québec du pétrole et la mobilité en sol québécois. Donc, vous faites la démonstration dans votre mémoire que l'électrification est un outil intéressant pour parvenir à nos fins mais qu'il ne faut pas perdre de vue que l'ensemble du territoire québécois est composé de spécificités qui lui sont propres et que d'autres moyens doivent être aussi réfléchis pour être capables d'atteindre les objectifs et les cibles que le gouvernement s'est fixés. Vous me faites un peu penser à d'autres intervenants qui sont venus autour de cette table et qui demandaient d'élargir davantage, par exemple, le cadre du projet de loi actuel. Je sais que des gens de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, hier, sont venus nous dire qu'un point de vue intéressant à réfléchir était de regarder le nombre de kilométrages parcourus par individu, peu importe le type de moyen de transport utilisé, et que donc on devait beaucoup plus agrandir notre champ de pensée à l'égard du projet de loi actuel. C'est donc très intéressant, et je vois que vous partagez en partie un peu cette vision.

Vous êtes, à la lecture de votre mémoire, en accord avec une proposition faite par l'AVEQ quelques minutes auparavant, sur des cibles plus ambitieuses afin d'atteindre les 15 % de ventes d'ici 2025.

Est-ce que vous pensez que cet objectif... et je comprends que l'objectif qui est fixé par le gouvernement vous satisfait, mais ce qui vous préoccupe particulièrement, c'est les moyens pour être capables d'y parvenir, et vous voulez clairement que, dans le projet de loi, ces moyens-là soient détaillés et soient à la hauteur, dans le fond, de vos attentes. Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu quels sont les moyens qui vous motivent pour s'y rendre?

M. Bourke (Philippe) : Là-dessus, on se trouve un peu dans une position paradoxale. Je disais tantôt avec l'échange que j'avais avec le ministre qu'on était inquiets de la complexité, puis, en même temps, d'un autre côté, on souhaite rajouter d'autres complexités en disant : Bien, il faudrait favoriser plus de véhicules, faire ça plus vite. Donc, on comprend tout ça. Et c'est sûr que, on l'a expliqué, là, cette section-là du mémoire, ce n'est pas un enjeu qu'on maîtrise beaucoup, mais je me fie surtout à ce qu'on a pu observer dans le passé pour d'autres évolutions technologiques qui ont été connues au cours des dernières décennies, dont la téléphonie, c'est un bon exemple, mais aussi l'éolien.

Ce n'est pas linéaire, ces progressions-là, ça vient par à-coups, parce que tout à coup il y a une nouvelle... ça peut être une application autant qu'une capacité de stockage plus grande que... Et donc moi, je pense qu'en tant que gestionnaires publics vous aurez le devoir de vous assurer que... je pense, c'est une de nos dernières recommandations, là, que la souplesse soit dans la capacité de corriger rapidement des choses si les choses évoluent ou qu'il apparaît ce qu'on appellerait un effet pervers qu'on n'avait pas anticipé, et, tout à coup, il arrive, on se rend compte que finalement on fait le contraire de ce qu'on souhaite. Donc, je pense que là-dessus je ne sais pas, sur le plan légal ou législatif, qu'est-ce que ça veut vouloir dire, mais s'assurer qu'on est toujours prêts à pouvoir corriger, accélérer, ralentir ou quoi que ce soit, c'est plus là que serait notre préoccupation, là, que de... Oui, bon, les cibles, c'est une chose, là, mais c'est dans la mécanique après ça que ça se trouve.

M. Chaperon (Cédric) : Je voudrais ajouter quelque chose aussi. Après, il y a aussi un arbitrage à faire qui est... Parce qu'on le voit, que les incitatifs, ça a un coût. Le coût du développement des bornes sur le territoire, ça a un coût aussi. Donc, après, il faut aussi faire un arbitrage, à savoir : La tonne de réduction de GES, là — souvent, on essaie de la calculer — est-ce que c'est ça qui est le plus efficace en termes de dépenses pour le gouvernement du Québec ou alors on ferait mieux d'aller dépenser notre argent ailleurs si on veut s'assurer d'atteindre nos réductions d'émissions de GES?

M. Traversy : Je partage, en tout cas, personnellement cette vision, puis, si vous avez des suggestions de moyens qui viennent rejoindre un peu votre rapport qualité-prix sur l'efficacité versus les coûts de l'application d'une telle idée, on est tout disposés à les recevoir en commission. Je sais que plusieurs exemples sont faits un peu partout à travers le monde. Je comprends aussi que vous n'êtes pas nécessairement, là, les spécialistes dans le domaine précis, mais, si jamais dans votre réseau, qui représente quand même l'ensemble de la diversité du territoire québécois, vous avez quelques idées, on serait, en tout cas, intéressés, à l'opposition, ou même peut-être dans les autres groupes, de les recevoir. Je vous lance donc l'invitation sur les moyens en particulier.

J'ai été surpris de votre recommandation n° 2. J'écoutais votre échange avec le ministre sur le fait de confier la gestion de la loi zéro émission au ministère des Transports, en disant que, bon, peut-être ça pourrait être mieux géré. Je me rappelais quelques épisodes du Fonds vert, là, l'année dernière, où justement on avait délégué au ministère des Transports certaines des responsabilités d'application du fonds, justement, et des critiques qui en étaient parvenues et j'arrête là pour l'année dernière, parce que récemment on a entendu aussi d'autres choses sur l'administration, là, du ministère des Transports. Mais là-dessus j'ai compris que c'est l'inquiétude d'une lourdeur administrative supplémentaire

qui motivait votre mention et que, si c'était le cas, bien, évidemment, il faudrait prendre ça en considération dans l'application de cette mesure. Mais j'avoue que ça m'a surpris et, bon, bien, je voulais simplement vous le mentionner d'entrée de jeu, parce que le ministère de l'Environnement, vous savez, c'est un ministère qui, je pense, gagnerait à prendre plus de proportion et qui est un ministère qui a beaucoup, beaucoup de responsabilités, qui touche à peu près tous les autres ministères du gouvernement mais qui n'a pas nécessairement les mêmes marges de manoeuvre et le même pouvoir, du moins à ce que j'en ai compris depuis la dernière année. Mais moi, je ne suis qu'à l'opposition. Ce n'est pas moi qui vis la frustration de cela, c'est d'autres intervenants autour de cette table qui doivent, donc... Mais ça m'a surpris, venant des regroupements régionaux en environnement, cette idée, mais je comprends la volonté derrière tout ça. Alors, voilà, mon message est passé, et je sais que c'est enregistré. Et c'est même filmé, d'ailleurs.

Alors, là-dessus, je voulais donc vous amener sur peut-être l'échéance... l'échéancier, pardon, du projet de loi, sur la mise en vigueur dès 2018. Vous étiez présent, M. Bourke, à la COP21. Le ministre était présent. Nous y étions, nous aussi. Vous savez donc l'urgence que nous avons pour réussir à atteindre nos réductions de gaz à effet de serre. Les transports sont le secteur majeur. Tout le monde en parle depuis le début dans cette commission. Nous avons compris que chaque année est importante pour en arriver, à la fin, à atteindre les objectifs.

Est-ce que, pour vous, 2018, c'est raisonnable, trop rapide ou pas assez?

• (16 h 10) •

M. Bourke (Philippe) : Ça nous apparaît raisonnable. Il ne faut pas oublier que, de notre point de vue, ce n'est pas une mesure qui apporte un gain significatif en termes de réduction de gaz à effet de serre. Donc, qu'on retarde d'une année ou deux, ce n'est pas ça qui va changer... Ce qui est le problème, c'est si on retarde les autres mesures de soutien au transport collectif, ce genre de choses là, qui ont des impacts beaucoup plus grands sur la réduction de la consommation.

Ceci dit, il faut aussi laisser le temps à cette infrastructure-là de se mettre en place, à l'industrie, qui... Là, je pense que notre point de vue, c'est surtout d'éviter de retarder plus... Je pense qu'on est assez à l'aise avec la proposition de délai, mais on sait qu'il y a des groupes qui réclament plus de délai, et, si on ne serait pas d'accord, je pense que c'est... C'est tout à fait convenable, ce qui est devant nous, là, puis ça nous permet assurément de pouvoir tester aussi la... comme je le disais tantôt, pour éviter que la mécanique fonctionne.

M. Traversy : ...mais pas plus tard que 2018.

M. Bourke (Philippe) : Non, c'est ça.

M. Traversy : C'est ce que je décode.

M. Bourke (Philippe) : Oui.

M. Traversy : Parfait.

M. Chaperon (Cédric) : Bien, si je peux compléter, aussi...

M. Traversy : Oui?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : On a terminé. Il restait trois secondes, en fait. Mais les échanges se poursuivent avec le député de Masson, qui représente la deuxième opposition et qui commence maintenant.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Je ne sais pas, mais peut-être que M. Chaperon, il voulait ajouter un mot. Allez-y, je vous laisse la parole.

M. Chaperon (Cédric) : Merci. C'est apprécié. Bien, en fait, ce sera juste très rapide. C'est juste que, là, on s'est donné des objectifs, donc, qui sont louables, mais on veut toujours se présenter comme étant des précurseurs ou des leaders en Amérique du Nord sur l'électrification puis les réductions d'émissions de GES. Puis, bien, il y a d'autres intervenants qui l'ont dit, j'en suis certain, la Norvège vient de se fixer un objectif de mettre dehors les voitures à essence en 2025. Ça fait que, si on veut vraiment emboîter le pas, le minimum qu'on puisse faire, c'est commencer le plus vite possible.

M. Lemay : D'accord. Et puis, en fait, j'aime beaucoup votre mémoire, vous avez plusieurs points à l'intérieur, là, qui me rejoignent aussi, mais j'ai quand même des questions pour vous. Je vais vous inviter à aller à la page 8 de votre mémoire. Lorsque vous parlez, là, dans le fond, là, que... vous dites que «l'électrification des véhicules ne doit pas être considérée comme la solution unique au défi des transports» puis, dans le fond, tu sais, les efforts du gouvernement sont démesurés, dans le fond, on le mentionne : on prend 10 % du Fonds vert pour à peine réduire de 1 % l'objectif des GES.

Vous apportez des mesures et puis vous mentionnez dans une des mesures... vous n'en avez pas mentionné dans les questions de mes autres collègues, en fait, vous mentionnez de «réduire la distance parcourue par véhicule grâce à des incitatifs fiscaux [comme le] coût d'immatriculation en fonction du kilométrage annuel». Je ne sais pas si vous voulez parler de cette mesure-là : en fonction du kilométrage annuel. Comment vous voyez ça?

M. Bourke (Philippe) : Bien, en fait, l'idée, c'est qu'au renouvellement des immatriculations on prend en note la distance que l'odomètre qui est rendu... Donc, au lieu de taxer les gens au péage, par exemple — c'est un système qui

peut être lourd à gérer avec des péages routiers ou même sur les ponts, ce genre de choses là — bien, c'est assez simple à administrer, un système comme ça, où c'est en fonction de : si tu utilises peu ton véhicule, bien, tu paies moins puis, si tu l'utilises beaucoup, tu le paies plus. Donc, ça crée un incitatif à éviter des déplacements inutiles, à gérer tes déplacements pour les limiter, pour favoriser le covoiturage, ce genre de choses là. Donc, c'est de créer vraiment un incitatif à une meilleure mobilité.

M. Lemay : Je ne sais pas si vous avez réfléchi à cette option-là, mais, en Californie, ils réfléchissent à ça présentement, le fait qu'on a d'autant plus de véhicules électriques qui sont sur les routes... c'est des véhicules qui ne contribuent plus, via la taxe sur l'essence, pour la réfection de nos routes.

Vous parlez d'infrastructures. On sait que, si nos routes ne sont pas en bon état, ça va avoir des impacts sur la durée de vie de notre véhicule. Bref, ils sont en train de réfléchir à voir est-ce qu'il n'y aurait pas une façon de faire pour transformer, si on veut, la manière qu'on finance nos infrastructures présentement, en y allant vers un kilométrage puis même en mettant un incitatif. Puis ils se sont rendu compte que, selon leurs calculs, pour quelqu'un qui fait 20 000 kilomètres par année, ce qui est comme la majorité des gens, il y aurait moyen de faire en sorte que ça coûterait moins cher que qu'est-ce qu'il paie présentement, puis ça deviendrait un avantage même, puis, en bout de ligne, pour les coffres de l'État il n'y aurait pas d'impact, ça serait même bénéfique. Est-ce que vous avez réfléchi à cette façon de faire?

M. Bourke (Philippe) : On n'y a pas réfléchi, mais je vous dirais que vous touchez à un élément très important. La fiscalité, que ce soit dans le domaine du transport, des taxes, de l'impôt, c'est clair que ça a un impact important sur les choix de consommation des gens et la manière qu'ils se déplacent. Nous, on l'a vu. Évidemment, lorsqu'on parle de réduire la consommation de pétrole, c'est clair que ça a un impact sur les revenus de l'État. Et donc, forcément, pour les décideurs, ça devient une problématique de... Compte tenu qu'on compte sur ces revenus-là pour payer les dépenses, bien, on est moins encouragé à dire : Bien, on va diminuer la consommation de pétrole. En partant, c'est comme antinomique. Quand vous parlez de l'électrification, nous, on le soulève beaucoup là-dedans, on considère qu'il y a beaucoup de privilèges qui sont accordés aux gens qui ont une auto électrique. Déjà, il y a le rabais à l'achat, les voies réservées, la gratuité pour... et, en plus, effectivement, compte tenu qu'ils ne paient plus d'essence, bien, la taxe sur l'essence, qui sert à financer les infrastructures... Donc, il y a un enjeu d'équité qu'on soulève là-dedans qui pourrait être corrigé, effectivement, probablement par une mesure comme celle-là sur les droits d'immatriculation.

M. Lemay : Je vais revenir à votre recommandation 1, que vous faites à la page 16 de votre mémoire. En fait, moi aussi, je suis totalement d'accord qu'avant d'avoir une loi zéro émission on doit mettre en place un réseau de bornes de recharge en sol québécois pour faire en sorte qu'on enlève l'anxiété du consommateur quant à la possibilité d'avoir une recharge. Je suis aussi en accord de dire qu'on doit miser sur le transport collectif tout d'abord. Vous mentionnez même que ce n'est pas obligé d'être du transport collectif électrique, mais tout transport électrique... collectif, excusez-moi, puis vous parlez de l'autopartage, mais seriez-vous même enclins à dire qu'on pourrait favoriser l'instauration de flottes de véhicules autonomes où c'est que les gens ne sont même pas propriétaires de leurs véhicules, mais ils peuvent appeler un véhicule autonome sur demande? C'est-u quelque chose que vous avez envisagé déjà?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : 30 secondes.

M. Bourke (Philippe) : Bien, les véhicules autonomes, ça soulève plein d'enjeux, là. D'abord, il y a des enjeux de sécurité, et tout ça, déjà, là. Je pense qu'il n'a pas besoin d'être autonome. L'offre de services pour les gens qui peuvent profiter des véhicules partagés puis avec les technologies... effectivement, on ne le commande pas, mais on s'assure qu'il est disponible. Ça aide énormément et ça réduit de beaucoup les besoins en termes d'auto solo, donc ça réduit la congestion. Il y a plein de bénéfices qui sont encouragés de ce côté-là.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. Ça met fin à votre contribution, aujourd'hui, aux travaux de la commission.

Je suspends les travaux quelques instants afin de permettre aux représentants de Mobilité électrique du Canada de prendre place.

(Suspension de la séance à 16 h 17)

(Reprise à 16 h 20)

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Alors, je souhaite la bienvenue à la représentante de Mobilité électrique du Canada. Je vous demande de bien vouloir vous présenter. Je vous rappelle que vous... en fait, ce sera déjà fait, mais, s'il y avait eu des gens qui vous accompagnaient... Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

Mobilité électrique du Canada (MEC)

Mme Guimont (Chantal) : Bonjour, M. le ministre, M. le Président, chers membres de la commission. Merci de nous recevoir. C'est une deuxième occasion qu'on a de venir parler du sujet.

Ceux qui ne connaissent pas Mobilité électrique du Canada... on est la seule association canadienne à but non lucratif qui est exclusivement vouée à la mobilité électrique et à l'accélération de l'électrification des transports. On a 140 membres très diversifiés de l'ensemble de la chaîne de valeur, des manufacturiers automobiles jusqu'à des associations de conducteurs de VE, dont l'AVEQ, qui est présente, et tous les fabricants de composantes, les chercheurs, les académiciens, les fournisseurs d'électricité, bien sûr. Donc, on a de bonnes discussions autour de comment on doit agir pour accélérer tout ce beau monde.

Alors, en mars dernier, nous avons publié une feuille de route nationale. On avait été mandatés par le gouvernement fédéral pour faire des recommandations sur ce qu'il fallait faire surtout au niveau de la demande. On a présenté une série de mesures dont les trois mesures-phares sont les suivantes : bien sûr, les incitatifs financiers, qui doivent être poursuivis à moyen et peut-être même un peu plus long terme; l'infrastructure de recharge, en mettant l'emphase sur la recharge publique rapide, et on est contents de voir que le gouvernement fédéral a pris la balle au bond et a approuvé un premier budget fédéral qui porte sur les VE, de 62,5 millions sur la recharge; et, bien sûr, la communication, qui est partout le parent pauvre des mesures à faire. Vous savez qu'il y a énormément de mauvaises perceptions sur les véhicules électriques. Il faut les défaire pour que les gens considèrent l'achat d'un véhicule aujourd'hui, qu'ils voient qu'il y a des incitatifs financiers pour rentabiliser, aujourd'hui, le choix d'un véhicule, qu'il y a un véhicule adapté à chaque besoin — on en parle tantôt, là, hybride rechargeable, ou autres, aujourd'hui même, c'est le temps de contempler l'achat d'un véhicule électrique — et ensuite on veut bien sûr qu'il y ait le modèle de son choix en quantité et en disponibilité. Alors, cette feuille de route là a été remise.

On a ensuite développé notre politique de l'offre et de la demande, parce qu'on s'est dit : Une fois que la demande est là, et on sait qu'au Québec il y a bon nombre de mesures qui sont là, il faut travailler sur l'offre. Et c'est le but de notre mémoire, c'est de présenter nos recommandations sur une politique qu'on a appelée équilibrée. C'est tout un art d'arriver à ça, parce qu'une fois que la demande est là on ne veut pas qu'elle soit contrainte. On veut que l'offre soit présente, même qu'elle stimule la demande, mais on veut s'assurer qu'il n'y ait pas trop d'inventaires et puis qu'on soit en ligne, que l'offre et la demande soient en ligne. C'est là que la question de l'art entre en ligne de compte. Et c'est pour ça que dans nos recommandations on fait état également d'un suivi régulier avec une série de paramètres à mesurer, sur lesquels on pourra revenir, parce que c'est un marché qui est très dynamique, qui bouge beaucoup. Puis, malheureusement, il n'y a pas de secret partout, dans toutes les juridictions. Ce qui fonctionne dans un endroit peut moins bien fonctionner dans un autre, et c'est pour ça qu'à l'appui d'autres collègues où on parlait d'une révision aux deux ans je pense que c'est une précaution qui serait importante à considérer.

Vous savez, c'est comme une grande approche de marketing environnemental ou d'environnement avec beaucoup de marketing d'impliqué, mais c'est un marché. Il y a plein de joueurs dynamiques, on rejoint chacune des personnes dans son achat de véhicules électriques, puis Dieu sait que les véhicules sont encore quelque chose qui est très personnel puis sur lequel on est attaché! Puis je ne parlerai pas d'autopartage puis de transport public, on en a parlé dans notre feuille de route, mais il faut aller chercher une fibre environnementale de faire une différence aujourd'hui avec l'achat d'un véhicule électrique et de mettre l'ensemble des conditions sur la table pour y arriver. On n'est pas loin de ça.

On a, par exemple, un peu de retard par rapport à la Californie, mais on est bien en avance sur le Canada. Donc, il faut essayer de comprendre qu'est-ce qui se passe dans ce marché-là puis de voir le petit «hint», comme on dit, qu'il faut pour aller chercher le meilleur tout en ayant le moins de contraintes possible si on a... Et c'est tous des chiffres et des données qui sont disponibles ou qui peuvent être rendus disponibles avec la collaboration de tous, puis, je pense, lors de la commission... ont démontré qu'ils voulaient que le changement se fasse, et le plus rapidement possible serait le mieux.

Alors, on a également voulu, dans le rapport, dans le mémoire, présenter quelques faits, parce que ces données-là existent, sur les inventaires qui ont été observés dans le passé, puis ça a bougé, bien sûr, mais comparer des États américains, canadiens, ZEV ou pas ZEV, des situations qui sont là, pour comprendre qu'est-ce qui se passe également, puis l'étude du ICCT qu'on a mentionnée, qui a fait une analyse complète des quatre mesures-phares dont je vous parle, là, l'infrastructure, les incitatifs, la communication et la disponibilité de véhicules pas nécessairement via une loi ZEV mais par un marché qui s'ajuste, pour montrer que, dès qu'on retire une des composantes de ces quatre facteurs-là, tout peut arriver, parce que ça prend un équilibre dans tout ça puis ça prend une dynamique de marché, et vous avez les différents exemples qui sont là quand on compare les grandes villes américaines de ce côté-là. On peut comprendre qu'il faut vraiment faire attention, suivre ça de près et s'ajuster en tout temps.

Donc, c'est ce qu'on recommande : un signal clair. En réponse à votre question : Si c'est le temps pour 2018?, oui, mais avec des chiffres qui tiendront compte d'où le marché est au Québec le 31 décembre 2017, par exemple, ou de faire un pont entre l'arrivée de la loi et l'historique de tout ce qu'on aura fait avant pour accélérer tout ça, pour ensuite voir une perspective plus long terme avec des révisions qui sont aux deux ans, qui pourraient être... Tant mieux s'il y a trop de crédits, mais, si on n'a pas le nombre de véhicules qu'on souhaite, bien là c'est un autre problème que si on a une mécanique de crédits et de résultats, mais je pense que, si c'est bien calibré, équilibré et qu'il y a des critères pour définir ce qu'on considère être une loi, avec succès, incluant l'ensemble des mesures dont on parle, qui est le panier de mesures incluant la disponibilité de véhicules, je pense qu'on a les moyens de faire beaucoup avec l'ensemble de la stratégie et du plan d'action.

La collaboration, je pense qu'elle est là, elle est présente. Elle a toujours été très vivante au Québec, avec tous les exemples que vous avez ici. J'ai le plaisir, moi, par exemple, d'être dans la consultation que le gouvernement ontarien débute, où ils ont pris toute une autre approche par rapport au mandat ZEV. Là aussi, il y aura des discussions pour voir qu'est-ce qui doit être fait sans loi ZEV pour accélérer le tout et de voir comment ça se passe. Donc, ça nous fera plaisir de partager et de continuer à partager l'information. Également, on le fait avec la Colombie-Britannique, où le B.C.'s Climate Leadership Plan est attendu, et sur lequel on est intervenus de la même façon avec la perspective d'une loi ZEV là, avec les mêmes critères, en disant que c'est une dynamique de marché puis qu'on a les moyens de s'ajuster rapidement.

Alors, voilà. Je suis disponible pour vos questions.

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

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

Ma question. Quand vous parlez d'offres et demandes qui doivent être en ligne, ultimement, c'est un peu ça, un des grands objectifs d'une norme VZE, c'est d'atteindre cet objectif-là, entre autres, là. Il y en a plusieurs autres, on en a parlé. Mais, lorsque j'entends les représentants de l'AVEQ, qui sont membres de votre association, de votre regroupement, nous dire qu'avec beaucoup d'efforts, et beaucoup de travail, et même avec de l'information incomplète ils arrivent de peine et de misère à nous dire qu'il y a, en juillet, 205 véhicules électriques disponibles au Québec pour vente, là, dans les inventaires, est-ce que vous trouvez que présentement il y a cet équilibre-là?

Est-ce que, de votre point de vue, on peut dire que l'offre et la demande sont en lien présentement?

• (16 h 30) •

Mme Guimont (Chantal) : Bien, il y a la question de l'inventaire puis il y a la question des commandes qui peuvent être faites dans des délais qui sont dits raisonnables. Alors, l'important, je pense, ce qu'on a cité dans le mémoire, c'est qu'il y ait au moins un véhicule dans chaque concessionnaire certifié, parce qu'il y a une question de répartition géographique aussi dans ça. Quand il y a au moins un véhicule sur place, déjà là, on aurait des chiffres qui seraient beaucoup plus élevés. Mais ce qui arrive, c'est que, dans un marché de départ comme celui dont on parle, il y a d'énormes différences, et les moyennes ne veulent pas dire grand-chose. Quand on regarde l'étude qui a été faite pour Environnement Canada par FleetCarma et qu'on cite dans notre rapport, ce sont également, là aussi, des moyennes, mais ils ont fait part des disparités de modèle qui s'introduisaient et qui étaient dans les premiers mois de livraison, d'autres modèles, pour ne pas les nommer, qui étaient en phase de transition entre deux années.

Bref, on n'est pas dans un marché stable tel quel, et je pense que... c'est la beauté d'un marché qui en est à ses balbutiements, c'est que ça lui prend un temps pour s'ajuster et agir. C'est clair qu'il y a beaucoup d'améliorations à y avoir. Maintenant, ces améliorations-là, elles se font avec la demande, qui est de plus en plus présente, puis avec l'arrivée des nouveaux modèles. On a parlé de la Bolt, on a parlé de la Tesla 3. Tous les manufacturiers sont en train de s'équiper pour concurrencer ces leaders-là et d'offrir des véhicules à 300 kilomètres d'autonomie autour de 35 000 \$ après aide financière. C'est une révolution qui s'en vient dans le marché, là. C'est clair que les besoins vont être satisfaits. 35 000 \$, on va me dire, c'est encore cher pour bien des Québécois, là. Mais ça va baisser, l'accès va être là.

Maintenant, l'accès, le nombre, la répartition géographique puis la question, évidemment, comme vous le mentionniez, rurale et urbaine vont toujours demeurer. Je pense qu'elle existe pour un véhicule à essence, donc elle va exister pour un véhicule électrique également. Mais quels sont les moyens qu'on a pour que ça aille plus vite, et que ça aille de façon prévisionnelle et structurée, et que ça soit au bénéfice de tous? Moi, je pense que c'est ça qui est la clé.

M. Heurtel : J'ai bien entendu votre point sur la communication, la sensibilisation, puis, je crois que vous le savez, on a eu des échanges sur ce point-là, notamment à Vancouver, et on est tout à fait d'accord qu'il y a un travail qui doit être fait, puis le gouvernement, les partenaires, les constructeurs, on a tous plus à faire pour sensibiliser, conscientiser.

Le point, cependant, ce qu'on entend, puis j'aimerais votre réaction là-dessus, c'est ce qu'on a appelé hier la course à obstacles que beaucoup de Québécoises et Québécois vivent, ont vécue lorsqu'ils ou elles se mettent en tête de vouloir se procurer un véhicule électrique. Et, quand on jumelle ça avec des apparentes incohérences, quand on voit qu'une Fiat 500 roule au Québec depuis quelques années ou une... évidemment, encore plus la Golf ou qu'il y a des véhicules comme la Mitsubishi Outlander électrique qui roulent ailleurs et que, là, on n'a pas la e-Golf, on n'a pas la Fiat 500e, quand on parle des grands centres urbains, c'est difficile de comprendre pourquoi.

Alors, de votre point de vue, comment vous voyez ça, là, à la lumière de notre projet de loi?

Mme Guimont (Chantal) : Bien, c'est clair que le projet de loi va stimuler l'arrivée de plus de véhicules et de plus de modèles en autant, je pense, que toutes les prérogatives des manufacturiers s'appliquent, là. C'est toujours un choix qu'ils ont d'amener un véhicule dans un marché. Ce n'est pas une loi qui va les obliger à faire ça, là. Par contre, ce signal-là va être là.

Maintenant, c'est une question de disponibilité mondiale aussi, là, hein? Je pense que, les incitatifs, la situation au Québec est... on a créé la demande, il faut la poursuivre, mais c'est sûr qu'on est mieux servis qu'ailleurs déjà aujourd'hui, et on le sera mieux, sûrement, avec ce signal-là. Par contre, je peux vous dire que l'Ontario, eux, regardent d'autres mécanismes où ils disent : Nous autres, ce n'est pas parce qu'on n'a pas de loi ZEV qu'on ne sera pas bien servis, inquiétez-vous pas, on va s'organiser par des moyens autres en discussion avec les parties prenantes. Alors, c'est un peu ce qu'on voit aussi dans l'étude du ICCT. On prend la Géorgie, qui avait des incitatifs financiers incroyables, qui n'avait pas de loi ZEV puis qui avait autant de disponibilité de véhicules qui était là, là.

Donc, le «one size fits all», il n'est pas tout à fait là, c'est ce que les études nous démontrent. Puis c'est la beauté de pouvoir agir avec le panier de mesures qu'on décide d'avoir puis de les ajuster, par exemple, et de faire en sorte qu'on en tire le maximum. Une fois qu'on fait un choix, on s'assure d'en tirer le maximum.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : M. le député de Maskinongé.

M. Plante : Merci beaucoup. Mme Guimont, bon après-midi. Écoutez, je vais poursuivre un petit peu dans la même ligne que M. le ministre, au niveau de la communication puis au niveau... Bon, oui, c'est la clé du succès, en tout cas, du moins, c'est ce qui va permettre... Plus qu'on va bien communiquer, plus qu'on va informer les gens, plus on va populariser

le véhicule électrique, plus qu'on va permettre aux citoyens soit d'en vouloir un mais, du moins, de s'informer et de comprendre comment ça fonctionne.

Je vous écoute en disant : Bon, il y a différentes façons d'amener des véhicules électriques en quantité ou en disponibilité suffisantes. Ça, je comprends bien ce que vous voulez dire. Par contre, d'un autre côté... puis il y a d'autres associations qui nous le disent puis il y a d'autres partenaires qui nous disent : Bien, écoutez, présentement, à 205 véhicules au Québec, on sait qu'il n'y en a pas un par garage et par concessionnaire, qu'il n'y en a pas dans toutes les régions du Québec. Bon. Donc, ça reste quand même présentement pour quelqu'un qui veut se procurer un véhicule une espèce de vœu pieux ou de chemin de croix, je vous dirais, pour pouvoir trouver, et s'informer, et avoir les disponibilités.

Moi, ce que je voudrais que vous nous disiez, que vous nous entreteniez là-dessus, avoir votre opinion sur le fait... Parce que vous avez parlé de la volonté, de la fibre environnementale, que les gens avaient une conscience sociale ou une conscience environnementale qui les amenait vers l'électrification des transports ou vers les véhicules électriques. Moi, ce que je vous dis, c'est qu'il y a aussi des gens qui y vont pour différentes raisons, même l'efficacité du véhicule ou le type de véhicule, qui ne mène, contrairement à ici aujourd'hui, aucun bruit, ce qui fait une grosse différence mais qui peut être très avantageux pour certaines personnes.

Le fait d'avoir une norme VZE, le fait d'avoir cette loi-là va permettre, à mon opinion, d'avoir une disponibilité de choix puis de modèles dans toutes les régions mais va aussi permettre aux gens d'être mieux informés, donc va rejoindre votre objectif de communication que vous disiez tantôt.

Mme Guimont (Chantal) : Ça, je pense que c'est l'oeuf ou la poule encore, là, mais je pense que c'est l'ensemble des mesures. Je vous dirais que c'est une campagne de sensibilisation, d'attrait et d'éducation du public qui n'est pas là présentement. On réfère souvent à la campagne du lait, hein, les belles annonces : Le lait, c'est bon, c'est frais, c'est bon pour la santé. On ne parle pas d'une marque, on ne parle pas de rien, on attire l'attention pour dire que ça existe, c'est bon puis c'est disponible. Donc, c'est là qu'on rejoint la question de la disponibilité.

Mais il faut attirer l'attention sur les véhicules. C'est technologiquement incroyable, un véhicule électrique, c'est agréable à conduire. La recharge n'est pas un enjeu une fois qu'on la comprend puis qu'on a le bon véhicule pour ses besoins, hein? Puis, en plus, on a un déploiement qui se fait de façon très structurée. Et puis il peut y avoir des ajustements, là, mais il y en a, de l'infrastructure de recharge. Il y a des incitatifs de 8 000 \$. C'est un beau produit à vendre. C'est bon pour l'environnement, c'est bon pour la technologie. Et, oui, ça, ça se fait avant qu'on se rende chez le concessionnaire puis avant qu'on pense à acheter un véhicule électrique. C'est que c'est là que ça se déclenche.

M. Plante : Juste un dernier commentaire, puis mon collègue de Mégantic va prendre la suite. Je veux juste vous dire : Tantôt, il y a un intervenant qui nous a fait remarquer qu'à l'heure il y avait à peu près quatre ou cinq publicités d'automobile ou de concessionnaire automobile. Je suis convaincu que, si les concessionnaires ou les fabricants d'automobiles ont des véhicules électriques à vendre puis disponibles, je peux vous dire qu'il va certainement y avoir de la publicité qui va en vanter les mérites.

Mme Guimont (Chantal) : Il y en a. Elle a des périodes données. Il y a des périodes dans l'année où c'est plus propice de parler d'achat de véhicules, même s'il s'en vend à toutes les minutes. Mais, disons, je pense qu'il y a un coup d'envoi à faire de l'ensemble des parties prenantes pour une communication structurée puis alléchante pour partir le bateau. Après ça, c'est sûr que ça prend de l'information pour savoir c'est quoi, le véhicule. Puis, une fois qu'on se rend chez le concessionnaire, il faut avoir une expérience positive. Mais il faut qu'il y ait un déclencheur, quelque part, qui fait que : Aïe! Oui, je vais regarder ça, un véhicule électrique, moi. Je serais surprise de voir combien de personnes vous connaissez qui n'ont jamais entendu parler de ça puis qui disent : Aïe! C'est-u vraiment des vrais chars, ça? Je vous le dis, on l'entend encore, c'est incroyable. Ça fait cinq ans que ces voitures-là sont dans le marché.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : M. le député de Mégantic.
• (16 h 40) •

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, Mme Guimont. Ça me fait plaisir de vous écouter aujourd'hui. Moi, je voudrais entendre un peu plus clairement votre position. Vous semblez être en faveur de l'électrification, mais vous dites : À ce jour, il n'existe aucune méthode concluante permettant à MEC ou toute autre organisation d'évaluer une demande inexploitée. Pouvez-vous clarifier un peu cet état de fait là?

Mme Guimont (Chantal) : Oui. Bien, ça, on a cherché, parce qu'on entendait beaucoup dire : Ah! il y a des gens qui se rendent chez un concessionnaire ou qui voudraient acheter un véhicule puis il n'y a pas ce qu'il faut, ils n'ont pas ce qu'il faut. Dès que c'est une demande qui n'est pas satisfaite, c'est bien difficile de dire combien est-ce qu'il y en a. On sait qu'il y en a, mais on ne sait pas combien il y en a. Sauf que moi, je me dis toujours, quand on me parle de 10 000 véhicules au Canada, hein... au Québec, excusez-moi, 20 000 au Canada, mais qu'on me parle de 0,8 % des ventes au Québec, il y a de la place pour aller chercher un marché de masse, là. On en manque certainement, dans ce marché-là, de «early adopters» ou de précoces, là, mais qu'est-ce qu'il faut pour qu'on en ait encore plus qui considèrent l'achat des véhicules, c'est d'aller chercher la masse puis de la sensibiliser pour qu'à chaque fois qu'elle veut acheter un véhicule elle pense à acheter un véhicule électrique puis qu'elle voie qu'il n'y a pas de contrainte et que les modèles sont disponibles.

M. Bolduc : Un des arguments qu'on entend régulièrement, c'est... puis on l'a entendu encore aujourd'hui, c'est le manque de bornes rapides, le réseau de distribution est tel que souvent les gens ne savent pas où sont les bornes. On

voit très bien que les ventes progressent. En fait, on double à chaque année... Si on continue sur cette tendance-là, ça va aller dans la bonne direction. J'imagine que la présence des bornes et l'ajout des facilités et des systèmes... On en a parlé, et le ministre en a parlé, de l'information, de la communication. Par exemple, sur l'Internet, si on peut trouver immédiatement où sont toutes les bornes disponibles à l'intérieur de 50 kilomètres, ça peut aider, etc. Donc, j'aimerais vous entendre sur un peu... Vous avez parlé, un peu plus tôt, de la poule et de l'oeuf, là, mais c'est le vrai cas ici, parce qu'il y a beaucoup de gens qui sont intéressés. On a parlé de gens qui ne peuvent pas s'installer de borne électrique chez eux, à moins de faire une dépense que je dirais élevée, etc.

Donc, on est dans le début d'un changement technologique. Maintenant, est-ce que vous avez des suggestions pour polariser ce processus-là et nous aider à cadrer cette loi-là pour aider tout ça?

Mme Guimont (Chantal) : Bien, dans notre mémoire, on met l'emphase sur deux choses : on met l'emphase sur la recharge mais la continuité des subventions pour l'aide aux bornes à la maison. C'est clair. On a également parlé du rôle des compagnies d'électricité qui, en Californie, ont des projets pilotes pour eux-mêmes prendre en charge un grand bout de l'infrastructure, les fameux «upgrades» dont on parle, là, qui peuvent coûter jusqu'à 4 000 \$ dans une maison. Bien, en Californie, il y a deux compagnies d'électricité qui ont eu le droit de les mettre dans leurs bases de tarification. Ça, c'est inscrit dans notre mémoire. Ça, ça peut diminuer aussi les contraintes. On a parlé de bornes au travail, un programme qui existe mais qui n'est encore pas assez connu, pour lequel il n'y a pas encore assez... C'est le deuxième endroit où on se recharge, au travail, et donc c'est important que les employeurs embarquent là-dedans.

Pour ce qui est de la recharge publique, rapidement, les bornes 240 volts, on en a parlé, il y en a beaucoup, puis c'est les initiatives beaucoup des commerçants. Les bornes rapides dans des endroits stratégiques au niveau d'axes routiers, je pense qu'elles sont bien situées et que ça, c'est à poursuivre.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. C'est tout le temps qu'on dispose pour le groupe formant le gouvernement. On passe à l'opposition. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci également à notre représentante... voyons — je ne veux pas le maganer — de Mobilité électrique du Canada. J'avais hâte de pouvoir discuter avec vous aujourd'hui, parce qu'on entend, là, toutes les initiatives, les craintes qu'on voit dans d'autres pays, dans d'autres provinces. Je sais que vous avez un réseau de contacts très élargi. Vous allez donc pouvoir nous aider à bien cibler sur quoi le projet de loi peut s'améliorer ou ce sur quoi il faut être plus prudents.

J'aimerais tout d'abord qu'on clarifie, là, quelque chose. Vous êtes en faveur du projet de loi. Donc, j'ai senti que le cœur y était mais qu'il y avait plusieurs, donc, nuances, dans le sens où il faut le rendre plus souple. Et j'ai compris tout à l'heure que, dans votre présentation, vous ouvriez peut-être un peu la porte à retarder la date, exemple, de crédits obligatoires pour 2018. Vous disiez : Le 31 décembre 2017, il faudrait revoir un...

Une voix : ...

M. Traversy : Je voudrais juste donc bien saisir. Dans le fond, au global, c'est dire : On est d'accord, mais il faut y aller de façon prudente et surtout rester très ouverts à des modifications en cours de route. C'est ce que je comprends?

Mme Guimont (Chantal) : Oui. Ce que je voulais dire, c'est que je pense que la mise en vigueur en 2018 est très louable, qu'il faut commencer, hein, il ne faut pas attendre. Par contre, je disais que les chiffres qu'on met dans la réglementation qui suivra, ce ne sont plus des objectifs, là, c'est carrément des ventes à atteindre, sinon il y a des conséquences monétaires importantes. Ça, c'est la première fois qu'on voit ça dans un marché avec autant d'impact.

Donc, ce que je dis, c'est que, si, par, exemple, on est à 0,8 % des ventes en 2016 puis qu'on est à 1,2 % en 2018, bien, de faire un bond à 3,5 % des ventes, ça va être une grosse étape. Puis le monde ne change pas du jour au lendemain. C'est un peu ça qu'il faut essayer de... C'est un marché, c'est du monde qu'il faut rejoindre, il faut les faire changer de paradigme. Il faut continuer de le déployer, enlever les contraintes, celle de la disponibilité aussi, mais ça prend du temps. Des fois, ça prend du temps.

M. Traversy : Donc, vous reconnaissez l'apport positif d'une loi zéro émission. Vous comprenez, dans le fond, que l'adoption d'une telle loi peut donner un signal important, là, dans le milieu, dans le secteur et que ça peut des fois donner un coup de barre ou, en tout cas, occasionner l'arrivée d'une offre plus abondante ou... du moins, il semble que, selon certaines études, les États ou les provinces qui ont adopté ce genre de projet de loi, là, bénéficient, au cours des mois et des années qui suivent, d'une augmentation significative de la vente des véhicules électriques. Vous dites : On reconnaît cet aspect-là positif, mais, en même temps, il faut se garder cette souplesse, là, pour être capables de faire face à cette transition, qui est, donc, dans le fond, une première, hein, ici, donc, dans l'ampleur de ce qu'elle représente.

Donc, je vois que vous êtes donc très nuancée, très modérée. Vous représentez un regroupement qui, je pense, a des gens de tous les secteurs, tous les milieux, autant des gens du milieu de l'automobile que, je pense, Hydro-Québec ou des gens des technologies électriques. Donc, vous avez ce point de vue, je vous dirais, là, qui représente un large spectre. Vous avez mentionné tout à l'heure — je parlais à mon collègue — le programme Branché au travail. Vous disiez qu'il pourrait être bonifié ou être mis... Au Québec, nous avons un programme de ce type qui est géré, par contre, de ce que j'ai cru comprendre, par le ministère des Ressources naturelles, et donc c'est pour ça que j'ai moins l'occasion de le voir, peut-être, autour des dossiers qu'on a ici autour de cette table.

Mais est-ce que vous trouveriez que le bonifier ou aller plus loin serait un incitatif intéressant dans le cadre de ce qui tourne autour de la loi zéro émission au Québec?

Mme Guimont (Chantal) : Pas le bonifier en termes de dollars, mais mieux le faire connaître auprès des employeurs, parce qu'il y a du budget qui est là, qui est disponible puis qui n'est pas dépensé. Alors, on a les bons programmes, encore faut-il les faire connaître et en faire une promotion active. On le fait, d'autres personnes le font, mais il faut croire qu'on n'est pas encore rendus à l'atteinte de l'objectif, d'où l'importance de mieux communiquer encore plus auprès des employeurs... et qu'ils ont leur rôle à jouer, eux aussi, dans le support à leurs employés. Il y a plein de solutions qui ont été trouvées aussi pour diminuer les coûts pour les employeurs à travers la technologie des bornes intelligentes. Il y a des solutions, il faut les faire connaître. C'est de la vente, carrément.

M. Traversy : Vous dire également que j'abonde en votre sens lorsque vous dites que les communications seront un élément important, au cours des prochains mois et des prochaines années, pour faire connaître davantage le produit des véhicules électriques ou, du moins, les avantages que ça peut occasionner sur le territoire québécois aux niveaux environnemental comme économique. Et je sais que les arguments de peur sont présents dans les discussions au quotidien, je sais que la peur est un argument qui peut amener aussi à freiner le changement. C'est quelque chose auquel j'ai déjà été sensibilisé. Et je pense que ça peut être un élément important pour réussir à débloquer un peu, là, cette crainte ou cette inquiétude, qui est tout à fait, effectivement, palpable, selon les témoignages que nous avons vus, et qui mérite d'être débloquée.

Vous avez des partenaires de partout à travers le Canada. Est-ce que vous faites des représentations, à l'heure actuelle, au niveau du gouvernement fédéral pour tenter d'avoir également des subventions pour l'achat de véhicules électriques ou d'avoir des sommes dédiées à ça? Vous avez parlé de 62 millions de dollars dans le dernier budget, avec trois priorités. Je pense qu'une de ces priorités était des incitatifs à l'achat.

• (16 h 50) •

Mme Guimont (Chantal) : Nous avons demandé des incitatifs à l'achat fédéraux de 3 000 \$ par véhicule en complément de ce que les provinces comme le Québec offrent déjà. Et, si une province n'offrait pas d'incitatif, on lui disait... bien, par exemple, en Nouvelle-Écosse : Offrez 3 000 \$, le gouvernement fédéral offrira 3 000 \$, ça va faire 6 000 \$, c'est un bon point de départ. Ces discussions-là sont encore en cours. Ce sont des gros budgets. Je peux vous dire que c'est un gouvernement qui, à la base, était focussé sur les infrastructures, donc on a eu un budget d'infrastructure, mais c'est mon rôle de poursuivre les discussions.

Le gouvernement ontarien, par exemple, veut demander une abolition de la TPS pour les véhicules électriques. Donc, c'est un volet qu'on veut prendre au bond, puis aller ensemble parler au gouvernement fédéral. La preuve qu'on a faite au fédéral, c'est de dire que ce 3 000 \$ là, c'est l'équivalent de l'incitatif qu'on a dans les États américains, alors que le fédéral, lui, aux États-Unis donne 7 500 \$. Ça fait que c'est un peu l'inverse du fédéral puis du provincial. Et on a démontré, là aussi, avec des études, des preuves que ce 3 000 \$ là peut doubler le nombre de véhicules électriques sur les routes, parce qu'on va chercher une autre strate de clients qui, eux, sont moins prêts à payer mais qui sont un nombre important de clients. Tu sais, quand on regarde tout ça, là, aux États-Unis, il s'en vend beaucoup, mais ils ont des incitatifs financiers accrus, l'infrastructure est déjà présente, il ne fait pas froid... moins froid, en tout cas, puis ils en parlent, là. Alors, il faut toujours tout comparer, c'est ce qui est la beauté de notre domaine, puis trouver ce qu'il faut pour que ça fonctionne. Mais, oui, les incitatifs financiers fédéraux sont à l'agenda.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Une minute.

M. Traversy : Excellent. Donc, simplement vous dire qu'en tout cas vous pouvez compter sur tout le support moral de ma personne en ce sens. Et en plus c'est rétroactif. Je voyais les gens de l'AVEQ en arrière, là. Je fais une petite farce. Donc, toujours pour dire qu'on est évidemment très en faveur, là, de ce genre de mise en place de mesures et de crédits, et puis j'espère donc que vous allez suivre le déroulement de nos travaux avec intérêt au cours des prochaines étapes, dont notamment l'étude détaillée en commission. Merci.

Mme Guimont (Chantal) : Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci, M. le député de Terrebonne. On passe au député de Masson, représentant de la deuxième opposition.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Bonjour, Mme Guimont. Enchanté de vous rencontrer aujourd'hui.

Vous savez, moi, je dois vous dire, là, qu'en fait je pense que tout le monde ici, on est pour le principe, là, qu'on veut avoir plus de véhicules électriques sur les routes puis qu'on veut réduire les gaz à effet de serre, mais je me questionne sérieusement à savoir si c'est le bon moment ou si c'est le bon moyen. Parce que vous avez mentionné, là, l'Ontario, qui ont eu une collaboration entre le gouvernement et l'industrie de l'automobile pour réussir à arriver à une solution qui n'inclut pas une loi zéro émission. Vous mentionnez aussi dans votre mémoire, là, qu'il y a certains États qui n'ont pas de loi zéro émission mais qui fonctionnent très bien grâce justement à leurs infrastructures de bornes de recharge et aux incitatifs qui sont en place. Donc, dans vos trois points que vous avez mentionnés, de votre feuille de route, c'est vraiment mettre en place des incitatifs financiers, mettre en place des bornes de recharge et la communication.

Donc là, si on a une bonne communication, on a une bonne collaboration, là, entre le gouvernement puis l'industrie automobile, qu'on focusse sur les incitatifs financiers et qu'on met en place réellement des bornes de recharge, puis qu'on revoit la façon de fonctionner de nos bornes de recharge, parce qu'effectivement on doit enlever les contraintes sur les bornes, là, pour qu'une majorité des entreprises puissent offrir plus de bornes, il me semble que ça devrait être les étapes à faire avant d'arriver à une loi zéro émission. Ça se peut-u, ça?

Mme Guimont (Chantal) : Bien, on est là puis on est en train d'ajuster les mesures qui sont déjà en place, je pense. Donc, l'arrivée d'une loi peut aider à la marge de ces mesures-là, c'est très clair, puis dans quelle mesure? C'est ce que l'expérience va donner. Parce qu'il n'y a pas encore... oui, bien sûr, on a la Californie, mais il y a d'autres États où il y a des résultats qui sont connus, mais c'est une nouvelle loi. En 2018, là, il y a plein de modalités qui vont changer, là, en plus par rapport à ce qui se fait actuellement aux États-Unis, là. Il y a les transferts de crédits d'un État à l'autre qui ne seront plus permis. Il y a un paquet de facteurs qui sont revus.

C'est pour ça qu'on dit que, le choix étant fait d'une loi ZEV comme étant une des mesures qui est adoptée pour accélérer... bien, il faut faire un suivi très étroit, il faut s'assurer que ça ne dérange pas complètement le marché avec un paquet d'inventaires qui dormiraient, par exemple, parce que la demande n'est pas là. C'est un bel exercice à faire, mais il faut que ce soit suivi et que ce soit vraiment quantifié et suivi de façon très, très, très régulière.

M. Lemay : Puis moi, j'aimerais qu'on revienne sur les bornes de recharge, là. Je ne sais pas si vous avez réfléchi à ça pour tout le Canada, mais est-ce qu'on devrait mettre en place une éthique au niveau des bornes de recharge ou revoir la façon que ça fonctionne pour permettre à un plus grand nombre de personnes d'utiliser les bornes existantes? Est-ce que vous croyez qu'on devrait réfléchir puis mettre en... tu sais, le fonctionnement même de la borne, là, pour que ce soit de façon intelligente, là? Quelqu'un arrive puis il voit une borne, puis il peut tout de suite avoir le statut : si le véhicule électrique, il est branché présentement, là, bien, la charge est complète, tu sais, donc je peux le débrancher puis me brancher, puis il n'y a aucun problème, là.

Est-ce que vous avez réfléchi à un genre de... moi, j'appelle ça une éthique des bornes de recharge? Mais je ne sais pas si vous avez un autre terme pour ça.

Mme Guimont (Chantal) : L'éthique? Bien, aujourd'hui, quand vous allez sur une borne, vous avez une application mobile, puis ça vous dit que votre véhicule est branché, puis vous allez avoir un signal que votre véhicule est plein quand la recharge est terminée. Ça existe déjà, tout ça.

M. Lemay : Mais je parle plutôt, là, que le propriétaire d'un véhicule a branché son véhicule sur une borne puis il est parti, puis là il y a un autre véhicule qui arrive. Là, dans bien des endroits, là, il n'y a même pas deux places de stationnement de réservées pour une borne, là, tu sais. Alors que, là, le deuxième véhicule arrive, puis là il est pour... La deuxième personne, là, c'est évident pour elle que le véhicule qui était en charge est rechargé. Là, il pourrait utiliser la borne. Est-ce que vous avez réfléchi à ce genre de...

Mme Guimont (Chantal) : Bien, il y a plusieurs personnes qui réfléchissent à ça, mais ce qui est difficile de voir, c'est si on paie pour être branché ou si on paie pour être stationné. Déjà, il y a un incitatif, au niveau monétaire, qui peut être regardé, ce qui peut aider. Ensuite, bien, c'est une question d'utilisation. Si la personne est prête à payer pour rester branchée, même si son véhicule est plein, puis qu'il y a un autre véhicule qui est là... C'est pour ça que je dis qu'il y a toutes les informations sur le taux d'utilisation des bornes, il est tout disponible, ça. Alors, si on sent qu'il y a un besoin d'ajouter des bornes parce qu'il y a plus de véhicules, qu'il y a un achalandage plus grand, ce serait important de regarder tout ça puis de voir à ce qu'il y ait plus de bornes à des endroits qui sont plus utilisés.

Une voix : ...

M. Lemay : Une minute? Donc, je posais mes questions parce que je voulais essayer de sentir, si on veut, là, c'est quoi, le bon ratio de nombre de bornes que ça prend par véhicule électrique, mais, vraisemblablement, il n'y en a pas assez sur notre réseau, ça en prend davantage. Ça semble être une étape importante avant d'arriver à une loi zéro émission, puis je ne crois pas que, pour le moment, les bornes sont en quantité suffisante.

Mme Guimont (Chantal) : Bien, il n'y a pas beaucoup de véhicules. Donc, il y a sûrement des endroits qui sont très utilisés, puis d'autres, pas, hein? C'est ce qu'on disait. Donc, le choix de l'endroit va être important. C'est là qu'il y a peut-être une petite révision qui devrait être faite pour voir, encore là, l'optimal, comment bien dépenser nos sous et satisfaire les clients.

M. Lemay : Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci pour votre participation à nos échanges.
Je vais suspendre quelques instants, le temps de laisser place à notre prochain intervenant : Daniel Breton.

(Suspension de la séance à 16 h 58)

(Reprise à 17 h 1)

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Alors, je souhaite la bienvenue à un ancien parlementaire, et ancien ministre de l'Environnement, et représentant du *Guide de l'auto électrique*. Je vous demande de bien vouloir d'abord vous présenter et, s'il y a des personnes qui vous accompagnent... Je comprends que non. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à une période d'échange avec les membres de la commission. La parole est à vous.

MM. Daniel Breton et Jacques Duval

M. Breton (Daniel) : Merci, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, M. le député, M. le député. Bien, d'abord, moi, je suis ici à titre de coauteur, avec M. Duval, qui, malheureusement, ne pouvait pas venir, du livre *L'auto électrique, hybride ou écoénergétique*, qui est aussi, en anglais, *The Guide to Electric, Hybrid & Fuel-Efficient Cars*, et, bon, je pense que tout le monde sait que je me spécialise dans les transports électriques, les énergies renouvelables depuis une vingtaine d'années et j'ai décidé de présenter un mémoire qui a été quelque peu modifié suite à des présentations qui ont été faites hier par l'association des constructeurs et la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, parce que je voulais revenir sur certains de leurs arguments. Et, comme j'ai une bonne idée... et j'ai vu d'autres mémoires qui ont été présentés par certains autres groupes...

(Interruption)

M. Breton (Daniel) : ...et il faut marteler qu'il faut aller de l'avant avec une loi zéro émission, bref, donc, plutôt que de répéter les arguments que ce soit de l'AVEQ ou d'autres groupes, je me suis dit que j'irais avec une approche qui serait originale pour justement évoquer certains arguments.

Donc, je vais commencer en disant que le mémoire présenté par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules évoquait l'aspect de la demande du marché comme étant un frein à l'adoption de tels véhicules. Cela sous-tend que le marché, soit les acheteurs d'automobiles et de camions légers, ne sont que peu intéressés à se procurer de tels véhicules, que, dans le fond, les gens ne veulent pas de voiture électrique, ou très peu. Ce faisant, cette association veut faire croire au gouvernement que cette demande est naturelle et qu'elle n'est pas influencée par plusieurs facteurs qui n'ont rien de naturel.

Premier argument : le marché est influencé par le prix du pétrole. Tout le monde le sait, plus le prix du pétrole est élevé, plus les consommateurs iront vers des véhicules écoénergétiques, et vice versa. Or, le prix du pétrole est lui-même influencé par des facteurs qui n'ont rien de naturel. Le fait que les compagnies pétrolières contrôlent les prix sur un marché donné n'aide en rien la compétition qui devrait normalement se produire dans un système de libre marché. De plus, de nombreux facteurs géopolitiques qu'on voit présentement se dérouler devant nos yeux influent de façon importante sur l'offre et la demande mondiales.

Deux : les subventions aux compagnies pétrolières changent aussi la donne. Une analyse faite par le Fonds monétaire international a conclu que les compagnies d'hydrocarbures ont reçu un appui financier — subventions et crédits d'impôt inclus — estimé, en 2015, à plus de 5 000 milliards de dollars. Ce faisant, le pétrole est subventionné de telle façon que les dés sont pipés et que le marché s'en trouve, encore là, perverti par cette énorme somme, qui a un effet direct sur la demande.

En résumé, lorsqu'il est question de pétrole et d'automobiles, asseoir des affirmations à partir de notions telles que le libre marché et les lois du marché relève de la fabulation, voire de la fraude intellectuelle. On ne peut pas parler de lois du marché et de dire que c'est juste le marché qui va réguler l'arrivée des voitures électriques. On ne parle pas ici de la loi de la gravité ou de la loi de la conservation de la masse, qui sont des lois scientifiques, mais de lois qui sont arbitrairement décidées par des acteurs économiques, politiques et sociaux.

Les constructeurs et les concessionnaires eux-mêmes n'aident pas à l'adoption des véhicules zéro émission par le marché. En effet, certains constructeurs automobiles mettent tout en oeuvre pour nuire à l'adoption des véhicules zéro émission — moi, j'ai parlé de ça dans mon livre, on parle de ça partout, et je vais revenir là-dessus tout à l'heure et je donne quelques exemples — en offrant un inventaire minimal, voire inexistant de véhicules zéro émission. Moi, je vais vous dire, la semaine passée, je suis allé me promener dans la région de Saint-Hyacinthe, où je demeure. J'ai fait le tour des concessionnaires de façon innocente, je suis allé chez Honda, Toyota, Mazda, Ford, GM, etc., et je peux vous dire que, sur un inventaire d'à peu près 1 000 véhicules qu'il y avait à travers la région de Saint-Hyacinthe, j'ai trouvé deux véhicules branchables. Et la majorité des concessionnaires n'en avaient pas.

C'est pourquoi les affirmations des constructeurs et des concessionnaires voulant que le marché des ventes de VZE est déjà avancé au Québec et n'a pas besoin de réglementation sont fausses. On ne parle pas ici de suivre l'évolution du marché. Un projet de loi VZE, ce n'est pas juste d'offrir plus de véhicules, c'est de forcer les constructeurs à en vendre plus, ce qui n'est pas du tout la même chose.

Pour revenir sur une bonne partie des raisons pour lesquelles on doit faire en sorte d'avoir des véhicules électriques sur les routes du Québec, on parle... et là c'est pour revenir encore sur les arguments des constructeurs et des concessionnaires hier, je marque : «Voici quelques chiffres qui remettront les pendules à l'heure en ce qui a trait aux GES en transport routier.»

Selon l'inventaire québécois 2013, la première source d'émissions de GES du Québec est le secteur des transports. Ceux-ci représentent 43 % des émissions totales de GES du Québec, ce qui est quasiment 50 % plus élevé que le second secteur, qui est celui de l'industrie. De plus, les émissions de GES en transport ont évolué comme suit entre 1990 et 2013 : 24,8 % d'augmentation pour les transports en général, 31,1 % d'augmentation pour les transports routiers. Selon

Ressources naturelles Canada, alors que les voitures ont vu leurs émissions diminuer, entre 1990 et 2013, de 19,7 %, les émissions des camions légers ont augmenté de 144 %. Pourquoi? Parce qu'il semble qu'on ait donné naissance à une génération de camionneurs. De plus en plus de gens s'achètent des VUS, des pickups, des multisegments. Les deux ensemble, contrairement à ce que les constructeurs disaient hier, parce que les constructeurs disaient que les émissions des véhicules entre 1990 et 2014 avaient diminué de 7 %, en fait, les émissions ont augmenté de 6,1 %. C'est que les émissions ont beau avoir diminué de 7 % par véhicule depuis 1990, il y a de plus en plus de véhicules. Donc, les émissions ont augmenté.

Il est primordial de comprendre que, si les émissions de GES des véhicules ont commencé à diminuer récemment, après avoir augmenté pendant des décennies — parce que c'est l'affirmation des constructeurs que, depuis un certain nombre d'années, les émissions ont diminué — c'est à cause de mesures réglementaires, c'est à cause des normes CAFE qui ont été mises en place avec l'arrivée du président Obama. Donc, avant ça, depuis 30 ans, il n'y avait aucune diminution de la consommation des véhicules automobiles en Amérique du Nord alors qu'on en voyait, des diminutions, au Japon et en Europe à cause de mesures réglementaires. Donc, cela, ces normes CAFE, Corporate Average Fuel Economy, ne faisaient que rétablir un déséquilibre majeur entre la consommation et les émissions de GES des véhicules vendus en Amérique versus l'Europe et le Japon.

Cela prouve que sans réglementation jamais les constructeurs n'auraient amélioré les émissions de GES de leurs véhicules. Tous les gains d'efficacité énergétique qui ont été faits à partir des années 80 ont été systématiquement mis sur la puissance, jamais sur la diminution de la consommation, sans qu'il y ait une réglementation là-dessus. Donc, on ne peut pas attendre que le marché fasse évoluer cette technologie tout comme ce n'est pas le marché qui a fait en sorte que les voitures d'aujourd'hui sont dotées de système antipollution, de ceintures de sécurité ou de coussins gonflables. C'est la même chose pour les VZE. C'est la réglementation qui va faire une différence.

Je vais revenir sur les 100 000 VZE en 2020. Comme le gouvernement l'a lui-même révélé, le projet de loi VZE, tel que présenté, va rater l'objectif de 100 000 véhicules zéro émission en 2020 par plus de 20 %. C'est pourquoi je suis d'avis que le gouvernement doit donner plus de moyens à cette loi pour atteindre cet objectif ou encore adopter des mesures supplémentaires à une loi VZE pour atteindre cet objectif, que ce soient des bonus malus, que ce soit l'aide à l'achat dans les flottes, que ce soit l'appui au covoiturage et à l'autopartage, mais tout ça doit collaborer.

La loi VZE n'est pas la panacée pour tout régler. À preuve, l'ancien ministre fédéral de l'Environnement M. Stéphane Dion avait fait le choix de laisser l'industrie s'autoréguler en 2005. Ça n'a rien donné. Donc, il est important de comprendre que plusieurs constructeurs automobiles font des pieds et des mains lorsqu'ils parlent de l'amélioration qui a été faite par eux-mêmes pour améliorer la consommation et les émissions de GES de leurs véhicules, et ils donnent en exemple la norme CAFE d'ici 2025, mais, pendant qu'ils vous disent ça, ils font des pieds et des mains pour retarder la mise en place des normes d'ici 2025. Il y a du lobbying, et ils le disent ouvertement, à commencer par M. Marchionne, de Fiat Chrysler, qui dit : Nous, on veut repousser ça de plusieurs années.

Donc, ils ne peuvent pas, d'un côté, dire : Nos véhicules s'améliorent parce qu'on fait des efforts, et, de l'autre côté, dire : On veut que les normes soient repoussées à plus tard.

Par ailleurs, ces normes sont déjà rencontrées et même dépassées par les constructeurs automobiles. C'est-à-dire, les normes CAFE dont on parle, comme le démontre le tableau compilé par l'Union of Concerned Scientists... Et là ce que vous pouvez voir, c'est que les normes CAFE, Corporate Average Fuel Economy, sont par catégories pour que vous compreniez bien ce que je veux dire. C'est que les normes de consommation moyenne de flottes de véhicules par constructeur, ce n'est pas la norme totale par constructeur, c'est...

• (17 h 10) •

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : ...

M. Breton (Daniel) : Oui?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Une minute.

M. Breton (Daniel) : Ah! O.K. Donc, là où je veux en venir, c'est que c'est par empattement. Si un véhicule est très gros, on dit que, dans la catégorie des véhicules très gros, ils doivent diminuer de tant. Dans un empattement plus petit, ils doivent diminuer de tant. Dans un empattement encore plus petit, ils doivent diminuer de la même proportion. Si un constructeur vend beaucoup de gros véhicules, il peut continuer à vendre beaucoup de gros véhicules, et ça va diminuer. Si les gens achètent plus de gros véhicules, ça va faire en sorte que la consommation de cette catégorie-là va diminuer, mais la consommation de la flotte totale, si on achète plus de gros véhicules, ne diminuera pas. Est-ce que c'est clair? O.K.

Bon. Donc, dernière chose, très rapidement : le coût pour les concessionnaires est un faux argument. De dire que les concessionnaires vont dépenser entre 10 000 \$ et 20 000 \$ par établissement pour s'équiper et former leur personnel est risible. Si les constructeurs affirment vouloir résolument aller vers les véhicules électriques, les concessionnaires n'ont pas le choix de s'équiper et de former leur personnel de toute manière. C'est comme si les concessionnaires n'avaient pas voulu former les mécaniciens et acheter des outils de diagnostic électroniques et informatiques et former ces mécaniciens pour l'entretien et la réparation des véhicules depuis 20 ans.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. On va continuer, à la faveur des échanges, sur le même thème, et je cède la parole au ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Breton.

M. Breton (Daniel) : Bonjour. J'avais beaucoup trop de stock pour 10 minutes, mais allez-y.

M. Heurtel : Bien, c'est, quoi, plus de 20 ans de stock.

M. Breton (Daniel) : Oui.

M. Heurtel : Alors, je vous remercie d'avoir fait l'effort d'ajouter votre contribution à la commission, là, parce que vous avez commencé à répondre à plusieurs questions que j'allais vous poser. C'était justement de voir comment vous réagissez justement aux affirmations qui ont été faites cet avant-midi et hier par les représentants tant des constructeurs que des concessionnaires, mais surtout des constructeurs. J'aimerais ça approfondir de ce côté-là. Bon, vous avez répondu à l'affirmation qui a été faite qu'une loi n'est pas nécessaire. Vous avez commencé à répondre à ça. Je voudrais peut-être vous lancer quelques autres points, voir votre réaction.

On a entendu aussi qu'avec la norme qui est proposée par le projet de loi n° 104 le consommateur, ultimement, serait pénalisé par l'imposition d'une norme VZE. Votre réaction?

M. Breton (Daniel) : Bien, c'est faux. C'est simplement tout à fait faux, parce qu'en fait ce qu'on voit, c'est que, là où il y a des lois VZE, pour rencontrer leurs quotas, les constructeurs offrent de meilleurs rabais pour s'assurer de vendre leurs quotas de véhicules zéro émission. Donc, ça avantage les acheteurs de véhicules zéro émission. Donc, il est tout à fait faux de dire que ça va pénaliser les gens.

Et je voulais juste... petite parenthèse. J'en ai parlé dans le mémoire. C'est qu'hier j'ai entendu le représentant de l'association des constructeurs dire qu'il n'y avait pas eu de consultation avec vous, et vous avez répondu. Bien, moi, je veux rappeler que nous aussi, on les a rencontrés avant, en 2013, en 2014, puis on leur a dit : Assurez-vous de vous réveiller puis d'en fournir suffisamment, parce que, sans ça, on va mettre en place une loi zéro émission. Donc, ça fait des années qu'ils sont avertis, là, ça fait qu'ils ne peuvent pas plaider la non-consultation.

M. Heurtel : L'autre prétention qu'on a entendue, c'était que, par exemple, si on ne voyait pas, sur le marché québécois, des Fiat 500e, ou des e-Golf, ou des Mitsubishi Outlander électriques, c'était notamment à cause du climat, c'était à cause...

Une voix : ...

M. Heurtel : ...non, mais on a entendu ça hier, qu'il y avait une question que, bien, il fallait comprendre qu'il y a une disparité de climat entre la Californie et le Québec et qu'il fallait comprendre aussi que les Québécoises et les Québécois n'étaient pas prêts et prêtes pour aller plus loin dans la consommation du véhicule électrique. Alors, encore une fois, j'aimerais votre réaction à ces affirmations-là.

M. Breton (Daniel) : Bien, pour la Mitsubishi Outlander, je ne vois pas en quoi le climat a de quoi à faire, parce que c'est un véhicule hybride rechargeable. Et je peux vous dire que même les gens de Mitsubishi au Canada et aux États-Unis sont furieux de ne pas avoir accès à la Outlander hybride rechargeable, parce qu'ils en vendent en Nouvelle-Zélande, ils en vendent en Norvège. En Norvège, que je sache, ce n'est pas la Californie.

Pour ce qui est de la Fiat 500, écoutez, Smart et Mitsubishi vendent des véhicules avec moins d'autonomie électrique que la Fiat 500. Mais, quand on a un président d'une entreprise qui met sur le marché la Fiat 500 en tant que «compliance car», donc véhicule qu'ils sont obligés de vendre, en Californie et qu'il dit d'entrée de jeu : N'achetez pas notre Fiat 500 électrique, il est certain que ça part mal. Ça veut dire que le gars ne veut pas en vendre. Donc, pour moi, c'est un argument qui est totalement fallacieux.

M. Heurtel : Aussi, ce matin, on a entendu que, bon, Mazda et Subaru, n'ayant pas, dans leurs offres, présentement, des véhicules qui pourraient accumuler des crédits en vertu du projet de loi, bien, ils seraient évidemment plus pénalisés et que donc il faudrait tenir compte de cela.

M. Breton (Daniel) : Écoutez, il y a des choix technologiques qui sont faits par des constructeurs. Il y a 15 ans, le choix technologique qui était fait, avec l'appui du gouvernement Bush, c'étaient les véhicules à hydrogène, et tout le monde s'est lancé là-dedans, et ça a été un flop monumental. Si Subaru n'a pas fait le choix de se lancer dans l'électrification des transports, c'est par manque de moyens, tout comme Mazda, et, effectivement, ils vont être pénalisés. Mais la réalité, c'est qu'il y a aussi d'autres constructeurs qui vont être pénalisés. C'est-à-dire que Toyota aussi va être pénalisé, parce que la Prius Prime, si on regarde la première génération de Prius hybrides rechargeables, ça se vendait au compte-gouttes, il n'y en avait presque pas. Donc, si Mazda et Subaru vivent encore dans les 10 États où il y a des lois zéro émission, je présume que ça va être la même chose.

Écoutez, il y a des constructeurs automobiles qui ont même menacé de quitter le Québec si on mettait en place une loi zéro émission, nommément Acura. Bien, moi, quand quelqu'un m'a amené cet argument-là, j'ai dit : Est-ce qu'il se vend encore des Acura au Vermont? Réponse : Oui.

M. Heurtel : Finalement, mon dernier point, c'est que 2018, c'est trop rapide, trop vite.

M. Breton (Daniel) : Écoutez, nous, on parlait de mettre ça en place pour 2016. On leur a parlé de ça en 2013. Et des discussions en Californie ont commencé. La première loi zéro émission, pour ceux qui ne le savent pas, a été mise

en place il y a 26 ans, ça fait un quart de siècle. Donc, quand on nous dit : On manque de temps, je dis : Écoutez, là, ça fait 26 ans que vous vous pratiquez en Californie, les constructeurs automobiles se sont fait les dents là-dessus. Au sud de la frontière — on ne parle pas en Floride, là, on parle au Vermont, dans l'État de New York, juste à côté de chez nous — ces lois zéro émission là ont été mises en place.

Donc, s'ils ont besoin de toujours plus de temps, la raison, c'est que, de fois en fois, de réglementation en réglementation, d'audience en audience, en Californie, les constructeurs automobiles plaident toujours qu'ils manquent de temps. Ça, c'est un argument qui revient depuis un quart de siècle. Donc, qu'ils nous l'amènent avec cet argument-là, pour moi, ça n'a rien d'une nouvelle, mais je ne pense pas que c'est un argument qui est valable, d'autant plus qu'ils avaient été avertis il y a déjà trois ans.

M. Heurtel : Merci.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Mme la députée de Richmond.

Mme Vallières : Merci beaucoup, M. le Président. Bonjour, ancien collègue. Ça me fait plaisir. Merci de participer aux travaux de la commission. Vous avez salué, d'entrée de jeu, messieurs les collègues. Donc, comme ancien parlementaire, je suis certaine que vous connaissez l'importance de la représentativité des femmes au sein de notre institution.

M. Breton (Daniel) : Vous avez raison.

Mme Vallières : Merci. Deux choses, en fait, sur lesquelles j'aimerais vous questionner. On entend quand même régulièrement que les Québécois ne sont pas prêts à l'électrification des transports, mais, comme députés de région aussi, on met souvent en contradiction le milieu urbain versus le milieu rural, puis j'aimerais avoir votre avis sur, un, l'accessibilité des bornes mais aussi comment le projet de loi n° 104 pourrait être positif et constructif dans un contexte de ruralité et de nos régions aussi.

M. Breton (Daniel) : Bien, d'abord, il faut que vous sachiez que je reste en milieu rural.

(Interruption)

Des voix : ...

• (17 h 20) •

M. Breton (Daniel) : Oui, exactement. Mais je reste moi-même en milieu rural, et ma conjointe reste et travaille en milieu rural. Je ne sais pas si ça vous dit de quoi, Massueville? C'est une petite municipalité entre Sorel et Saint-Hyacinthe où ma conjointe travaille, et elle a une petite Smart 100 % électrique où elle se promène pour aller travailler. La réalité, là, c'est que la majorité des véhicules hybrides rechargeables et électriques se vendent plus en banlieue ou en région qu'ils se vendent dans les centres-villes, pour une raison très simple : c'est que, lorsque vous restez sur la rue Chabot au troisième étage, vous ne pouvez pas brancher votre voiture. Donc, la majorité des véhicules branchables, on les trouve plus en banlieue et en région qu'on les trouve dans les centres-villes. Donc, ça, c'est la première réalité.

Pour ce qui est des bornes, c'est sûr que ça va prendre de plus en plus de bornes, mais il ne faut pas penser que le modèle de borne qu'on a à l'heure actuelle, ça va être le même modèle de borne qu'il va y avoir dans cinq ans et dans 10 ans. Au fur et à mesure de l'avancée des technologies aussi bien des batteries que des bornes de recharge, il va y avoir des changements de comportement qui vont s'opérer.

Je vais vous donner un exemple. Une des prémisses de la réflexion d'Hydro-Québec pour l'installation des bornes du circuit électrique, c'était de dire : 95 % des recharges se font à la maison. Mais ça, c'était dans un contexte où on posait la question à une personne puis on disait : Tu vas chez le concessionnaire, puis on te dit : Est-ce que tu peux te brancher chez toi? Si tu réponds non, je pense que ça règle le cas pour t'acheter une voiture électrique. Donc, c'était la prémisse. Mais, avec la mise en place de nouvelles stations-services de recharge comme on voit à Trois-Rivières avec Roulez électrique, les stations-services de recharge vont faire en sorte qu'elles vont jouer le même rôle que les stations-services à essence, ce qui va faire que les gens qui ne peuvent pas se brancher à la maison vont être capables de se brancher désormais. Donc, c'est une nouvelle réalité au niveau de l'installation des bornes.

Non seulement ça, mais, en plus, les bornes vont être de plus en plus performantes et de plus en plus rapides. Ce qui fait que, plutôt de dire : Ça va prendre beaucoup de bornes... Tu sais, le député de Masson, si je ne m'abuse, parlait de 1,3 borne par voiture. Je ne sais pas qui a dit ça, mais c'est totalement ridicule, parce qu'on s'en va vers un système où les bornes vont être de plus en plus performantes et ça va prendre de moins en moins de bornes.

Donc, on s'en va vers un système de bornes et un système de voitures qui va faire en sorte que les gens vont avoir besoin de se brancher moins souvent. Et, en région, la réalité, c'est que la majorité des gens qui restent en région ont une entrée de garage, peuvent se brancher à la maison.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Mme la députée.

Mme Vallières : Est-ce qu'il restait du temps?

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Ah! oui, 6 min 40 s encore.

Mme Vallières : O.K. Parfait. Et, quant à l'énoncé comme quoi les Québécois ne sont pas prêts, vous en dites quoi, vous qui avez baigné et qui baignez là-dedans depuis longtemps?

M. Breton (Daniel) : Écoutez, moi, ce que je trouve difficile, c'est que, quand j'ai commencé à écrire là-dessus, il y a 16 ans, on me posait des questions et, 16 ans plus tard, on me pose encore les mêmes questions. C'est-à-dire qu'on me disait : Bien, une voiture électrique, ça ne démarre pas en hiver, une voiture électrique, ça n'a pas d'autonomie. J'ai entendu pas plus tard qu'avant-hier qu'il faut changer les batteries aux deux ans.

Donc, il y a tellement de désinformation qui est véhiculée par certains médias, par des constructeurs, par des concessionnaires que c'est évident que les gens ne peuvent pas se sentir prêts lorsqu'ils entendent ce lot de niaiseries. Je vous le dis, là, c'est exactement comme ça. Donc, il y a un travail d'éducation monumental à faire. Mais la réalité, c'est que, comme il y a énormément de familles qui ont deux voitures, c'est absolument facile pour une des deux voitures d'être 100 % électrique. Ça, c'est clair. Donc, à deux voitures, une voiture peut être 100 % électrique. Il n'y a aucune crainte par rapport au manque d'autonomie, puisque c'est la voiture avec laquelle on se promène tous les jours. Et l'autre voiture pourrait être hybride rechargeable. Donc, il n'y en a pas, de craintes d'autonomie qui vont dans ce sens-là. La fin de semaine, si vous allez au chalet ou si vous partez en voyage, prenez la voiture hybride rechargeable. Mais la réalité, c'est que 89 % des Canadiens parcourent 60 kilomètres et moins par jour pour se rendre au travail et revenir.

Donc, tout ça relève de l'information. Quand ma blonde a acheté sa voiture 100 % électrique, les deux premières semaines, on a parlé de la phobie, ou l'anxiété, de l'autonomie. Après deux semaines, elle a compris puis elle s'est habituée. Maintenant, il n'y a plus de problème.

Mme Vallières : Et qu'est-ce que vous proposeriez, parce que vous parliez du manque de sensibilisation ou, du moins, que les gens sont mal informés, donc, pour procéder au changement de comportement mais aussi pour sensibiliser aux avantages des VZE pour les consommateurs?

M. Breton (Daniel) : Achète mon livre.

Des voix : Ha, ha, ha!

Mme Vallières : Merci beaucoup.

M. Breton (Daniel) : Mais, blague à part...

Mme Vallières : Oui.

M. Breton (Daniel) : ...blague à part, évidemment, c'est que ça prend des campagnes de sensibilisation aussi chez les concessionnaires. Je veux dire, moi, pour moi, la publicité à la télé ne fera pas le travail, mais, je veux dire, ça prend des campagnes de sensibilisation auprès des concessionnaires, auprès des vendeurs.

Il y a des constructeurs automobiles qui ont fait des séances pour informer les concessionnaires à qui ils offraient... tu sais, je vous parle d'un constructeur comme BMW, ou Nissan, ou Ford qui dit : On va former les vendeurs pour qu'ils informent bien les gens, et ils envoyaient des faux acheteurs chez les concessionnaires et ils étaient horrifiés de voir ce que les gens disaient. Et le faux acheteur arrivait en disant : Je veux m'acheter une voiture électrique, et, neuf fois sur 10, la personne disait : Oui, oui, c'est une bonne voiture, mais regarde tel autre modèle à essence. Ça fait que ça, ça fait partie du problème.

Mme Vallières : Et, si vous voulez continuer dans l'autopromo, puisqu'on souhaite, plusieurs, de voir différents types de véhicule branchable prendre les routes du Québec, est-ce que vous comptez, pour adapter à la situation, publier aussi régulièrement? Parce que, oui, ça fait partie de la sensibilisation. Est-ce que vous refaites à chaque année cette copie de livre là, puisqu'on veut justement apporter plus de diversité puis savoir aussi qu'est-ce qui est disponible ailleurs et non pas seulement chez nous?

M. Breton (Daniel) : C'est intéressant, ce que vous dites. Parce qu'il y a cinq ans il y avait trois véhicules branchables sur le marché québécois. Là, maintenant, il y en a 24. Quoiqu'en très petite quantité, on calcule qu'il va y en avoir 60 dans deux ans. Donc, évidemment, on va en venir avec d'autres livres, parce que c'est sûr qu'il y a un engouement. Mais ça va prendre plus qu'un livre. Je veux dire, ça va prendre du Web, ça va prendre des ateliers, ça va prendre des conférences, ça va prendre des formations. Le travail à faire est énorme. Si vous saviez à quel point... Les gens ne le réalisent pas, mais ça va faire 20 ans cette année qu'on a vendu la première Prius dans le monde. Puis il y a des gens qui me disent encore : Je ne suis pas sûr que c'est encore au point.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : M. le député de Mégantic.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Breton. Il me fait plaisir de vous revoir au parlement. Je vais faire une question un peu plus large qui est intéressante, parce qu'il y a des gens qui nous ont parlé de peut-être prioriser sur la quantité d'économies générées. Par exemple, si quelqu'un fait 50 000 kilomètres par année, il génère définitivement plus de GES que quelqu'un qui en fait 5 000. Et comment on pourrait... ou est-ce que vous voyez comme possibilité que plus l'économie est grande — puis là il faudrait valider l'information — donc plus le gain est important?

Donc, est-ce que l'aide financière pourrait être, finalement, alignée avec l'économie potentielle? Autrement dit, plus on a un gain, plus on assiste la personne dans l'élimination de ce gain-là. Donc, quelqu'un qui fait 50 000 kilomètres...

M. Breton (Daniel) : ...vous voulez dire.

M. Bolduc : ... — à essence — qui se convertit à une plus grande économie. Puis on peut aller plus loin, jusqu'au transport public ou le covoiturage, etc.

Comment vous voyez cet élément-là dans la politique de zéro émission? Parce que l'effet, à la fin de la journée, c'est d'éliminer les gaz à effet de serre.

M. Breton (Daniel) : Bien, en fait, vous savez, un bon moyen de faire en sorte que la personne paie plus en fonction du kilométrage, c'est la taxe sur l'essence. C'est le moyen le plus simple. Et ce que je trouve étonnant, c'est que, quand le prix de l'essence baisse, les gens s'achètent des véhicules plus énergivores. Ça fait qu'ils ne savent pas. Ça, je trouve ça quand même paradoxal.

Mais une chose qui doit être dite à propos d'une loi zéro émission, c'est que, oui, la loi zéro émission va contribuer à faire en sorte de changer les comportements, parce que ça force les constructeurs à vendre plus de véhicules électriques, mais — je pense qu'il y a plusieurs personnes qui l'ont évoqué — le bonus malus, à l'achat, peut faire une réelle différence. Et il y a des gens qui ont amené des objections par rapport au fait que les gens, par exemple, qui ont besoin d'un pickup, en bon québécois, pour travailler pourraient être pénalisés par un système de bonus malus. Mais, si vous regardez le malus actuel à l'immatriculation, il y a déjà des exemptions pour les gens qui travaillent sur la ferme.

Donc, tout ça est tout à fait faisable. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que ce fameux malus à l'immatriculation est vraiment très timide, parce qu'il ne change pas les comportements. Lorsqu'on paie 40 \$ ou 45 \$ de taxe à l'immatriculation parce qu'on a un véhicule avec une cylindrée de quatre litres... Bien, un véhicule qui a un moteur de cylindrée quatre litres, c'est une voiture qui coûte au moins 45 000 \$, 50 000 \$. Ce n'est pas 45 \$ qui vont faire que vous allez vous acheter un véhicule qui consomme moins. Mais ce 45 \$ et plus rapporte 75 millions de dollars à l'État, ce qui est beaucoup plus que ce que ça nous coûte en rabais qu'on donne à l'achat de véhicules zéro émission.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci. On va devoir terminer là-dessus. Mais ce n'est pas la fin de nos échanges, parce que, croyez-le ou non, votre ancien collègue a des questions pour vous. Le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci beaucoup, M. Breton, de votre présence. On reconnaît là toute la motivation et surtout la passion qui vous animent dans le cadre de l'électrification des transports. Il y avait du feu, là, dans vos paroles tout à l'heure, lorsque...

Une voix : ...

M. Traversy : ...bien oui, lorsque vous vouliez répondre à différents commentaires qui ont été faits autour de cette table dans les heures qui ont précédé et hier. Donc, je tiens à vous remercier pour les éclaircissements, ça nous permet d'avoir les deux côtés de la médaille, et je dois avouer que vous avez des arguments très solides.

Par contre, je m'en voudrais de ne pas vous poser des questions davantage sur les propositions que vous amenez dans le cadre de votre mémoire. Vous avez passé un bon moment à rectifier peut-être certaines informations qui nous avaient été livrées, mais j'aimerais que vous preniez du temps pour nous expliquer de quelle manière on peut amener le projet de loi n° 104 à devenir un peu plus soit ambitieux ou pour lui donner davantage de mordant. Et je pense que vous avez quand même quelques pistes de solution très intéressantes, donc j'aimerais vous écouter là-dessus.

• (17 h 30) •

M. Breton (Daniel) : Bien, en fait, oui, effectivement. D'abord, il est important de dire que la loi zéro émission, telle que proposée par le gouvernement du Québec, est une loi zéro émission qui s'inspire un peu entre ce qui se fait avec la Californie et les autres États américains. Donc, c'est quand même une loi qui va un peu moins loin que la Californie. Mais là la question qu'on doit se poser, c'est qu'il y a d'autres États, dont la Californie, qui commencent à évoquer 100 % de véhicules électriques en 2030. C'est-à-dire qu'en Inde le ministre du... je ne sais pas comment le traduire, «Power», le ministre du Pouvoir a dit qu'en 2030 il voulait que tous les véhicules vendus en Inde soient des véhicules zéro émission. On évoque aussi cela en Norvège pour 2025, que non seulement tous les véhicules vendus soient zéro émission, mais que les véhicules à essence soient interdits de rouler sur les routes de Norvège. On évoque ça aux Pays-Bas. On commence à évoquer ça dans de plus en plus de pays.

Donc, la question qu'on doit se poser, c'est : Considérant que le Québec est une terre qui a un avantage extraordinaire avec ses énergies renouvelables, est-ce qu'on ne pourrait pas aller plus loin que la loi zéro émission actuelle en ayant des exigences qui sont plus ambitieuses? Je pense que ça doit faire l'objet de discussion et de débat, mais une chose est certaine, c'est que, s'il y a un endroit où ce serait avantageux parce que l'électricité est à nous, on peut faire en sorte d'aider notre balance commerciale en ayant de plus en plus de véhicules électriques et de moins en moins d'essence. Je pense que c'est une option qui est à considérer.

Outre ça, autre option, et ça, j'en ai déjà parlé au ministre l'année passée, c'est qu'une des choses qui est un frein à la vente de véhicules zéro émission, ce sont les vendeurs, parce que, pour bien comprendre, c'est qu'un vendeur reçoit sa commission à la livraison de la voiture. Si on vous dit : Il y a trois mois d'attente, ça veut dire que lui, il va attendre trois mois avant d'être capable d'avoir sa commission. Ça fait qu'il préfère vendre ce qu'il y a en inventaire. C'est tout à

fait normal. Donc, moi, j'avais proposé l'année passée, et je réitère cette proposition, de dire que, le 8 000 \$ qu'on offre de rabais à l'achat, pourquoi ne pas l'abaisser à 7 500 \$, ce qui ne fera pas une différence énorme, mais que le 500 \$ ne soit pas donné au concessionnaire mais qu'il soit donné au vendeur? Et ça, je peux vous dire une chose, «money talks». Les gens, si on leur donne 500 \$ de commission à la vente d'une voiture électrique, je peux vous dire que les vendeurs vont être pas moins réfractaires et vont trouver ça pas mal plus intéressant de passer du temps avec le client. Donc, ça, ça fait partie des propositions que j'ai mises dans le mémoire. Je pourrais en ajouter d'autres.

M. Traversy : Vous avez dit dans votre introduction que la cible de 100 000 véhicules électriques d'ici 2020 risquait d'être manquée par le gouvernement, en fait, de son propre aveu, selon les documents qui ont été déposés. Ce genre d'initiative que vous proposez, par exemple, pour des vendeurs serait un incitatif pour tenter d'être capables d'y parvenir ou il y a aussi d'autres solutions qui pourraient permettre, au-delà du projet de loi n° 104, d'atteindre cet objectif, qui est fixé par le gouvernement du Québec?

M. Breton (Daniel) : À mon avis, avec un bonus malus digne de ce nom et ce dont je parle pour les vendeurs, ça serait probablement le coup de pouce suffisant pour faire en sorte qu'on arrive à 100 000 véhicules.

M. Traversy : Vous parlez également, M. Breton, du financement. Vous savez que c'est le nerf de la guerre. Vous parlez un peu, là, donc des efforts qui doivent être fournis dans le cadre du Plan d'action sur l'électrification, qui vous apparaît, à première vue, je pense, bien faible.

Le projet de loi n° 104 est un outil important pour l'atteinte des objectifs de l'électrification des transports puis de la diminution des gaz à effet de serre, mais je pense que, dans la façon dont vous amenez certains points... est-ce que l'atteinte des objectifs climatiques du gouvernement et ses objectifs en termes d'électrification des transports passent nécessairement par un rehaussement du financement actuel qui est dédié audit programme ou si, avec les montants qui sont déjà prévus, vous pensez que les objectifs sont réalistes?

M. Breton (Daniel) : En fait, il y a un problème mathématique évident. C'est-à-dire que, présentement, il y a à peu près 10 500 véhicules zéro émission sur les routes. Si on se rend à 83 000 véhicules zéro émission, tout de suite en partant, l'addition ne fonctionne pas, parce qu'on a 420 millions de budget dans le plan d'électrification des transports sur cinq ans et il va nous manquer quelques centaines de millions de dollars pour réussir à financer la vente des véhicules zéro émission si on se rend à l'objectif... pas à l'objectif de 100 000, l'objectif de 83 000.

Donc, c'est sûr que ça fait partie des questions en considération, ce qui nous amène à un bonus malus, parce que, si on veut faire en sorte de ne pas vider les coffres du Fonds vert, je pense que le bonus malus devient encore plus pertinent. Quand on parle d'une loi zéro émission, bien, il faut, évidemment, penser aux rabais qu'on offre pour chaque véhicule vendu. Donc, le bonus malus, comme on le voit dans certains pays comme en France, qui est fiscalement neutre peut faire en sorte de régler le problème financier et d'aider à regarnir les coffres du Fonds vert pour d'autres programmes.

(Interruption)

M. Breton (Daniel) : Je ne sais pas si c'est clair, ce que je dis, parce que j'ai peine à m'entendre, là.

M. Traversy : C'est retentissant, ce que vous nous dites, et je l'ai bien entendu et je l'ai bien noté.

Je dois aussi vous parler d'un point important qu'on relance avec chacun des intervenants qui viennent autour de la table. Vous avez parlé dans votre introduction qu'évidemment les compagnies pétrolières ont été financées, selon une étude du Fonds monétaire international, de plusieurs milliers de milliards de dollars.

Est-ce que vous trouvez normal que le gouvernement fédéral, à l'heure actuelle, ne finance pas un programme d'achat de véhicules électriques? Et qu'est-ce que le fédéral pourrait jouer comme rôle pour nous aider dans ce projet?

M. Breton (Daniel) : Non seulement je ne trouve pas ça normal, en fait, j'ai été le premier à dénoncer ça il y a quelques années déjà. Je trouve aberrant qu'à peu près tous les pays industrialisés de la planète offrent des incitatifs divers à l'achat ou à la location de voitures électriques... On parle des États-Unis, on parle, évidemment, de la France, de l'Allemagne, de la Norvège, de la Suède, de l'Inde, de la Chine, de l'Estonie, de la Colombie.

Je veux dire, c'est quand même assez extraordinaire que le gouvernement fédéral a subventionné pour l'exploitation, l'exploration et la recherche, l'an dernier, 2 milliards de dollars à l'industrie pétrolière et ne donne pas une cent à l'électrification des transports, sauf 62,5 millions pour les deux prochaines années pour des infrastructures de bornes de recharge pour voiture électrique mais aussi pour des stations de remplissage à l'hydrogène et au gaz naturel. Il est important de mentionner qu'une station de remplissage à l'hydrogène, selon une étude qui a été faite il y a quelques mois, c'est 2,8 millions de dollars par station, alors que, une borne de recharge rapide, on parle de 50 000 \$. Donc, si on a 62,5 millions de dollars pour ces trois technologies-là — gaz naturel, hydrogène et électricité — ça veut dire que la majorité de l'argent va aller vers l'hydrogène. Donc, le gouvernement fédéral, pour le moment, ne fait absolument pas son travail. Et, quand on regarde ce qui se fait au fédéral, où... c'est-à-dire, au gouvernement américain, où ils donnent 7 500 \$ de rabais, bien, le fardeau de la preuve, le fardeau financier est sur les épaules de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et du Québec. Il faut bien comprendre, pour ceux qui dénoncent les rabais qu'on donne à l'achat d'une voiture électrique, que les Québécois subventionnent 20 fois plus l'industrie pétrolière au Québec.

M. Traversy : Merci beaucoup.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Avez-vous terminé, M. le député de Terrebonne?

M. Traversy : Oui.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Alors, on passe au député de Masson. C'est à vous.

M. Lemay : Merci, M. le Président. M. Breton, on est content de vous avoir aujourd'hui. Vous savez, c'est une opportunité de débat qu'on a. Donc, on va le voir de cette façon-là, parce que, bref, on veut tous faire avancer le Québec, puis, de réduire nos gaz à effet de serre, ça, on est tous convaincus de ça. Vous êtes l'auteur du *Guide de l'auto électrique*. Vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y a deux ans de ça il y avait seulement trois véhicules électriques qui étaient disponibles, aujourd'hui on en a 24. Puis, dans deux ans, vous prévoyez qu'il va y en avoir 60 sur le marché.

Bon. Ça, si on prévoit déjà qu'il va y en avoir 60, véhicules électriques, dans deux ans, ma question, c'est : Est-ce qu'on a vraiment besoin d'une telle réglementation si on prévoit déjà que, dans deux ans, on va avoir une disponibilité de véhicules électriques sur notre marché?

M. Breton (Daniel) : Il ne faut pas mélanger véhicules offerts et inventaire. C'est-à-dire que, si vous allez chez Porsche ou chez Hyundai... Moi, chez Hyundai, ils m'ont fait essayer la Hyundai Sonata hybride rechargeable. Vous allez chez un concessionnaire, il n'y en a pas nulle part. Ça fait qu'il y a une différence entre dire «on l'offre» et «on l'a». Ça, c'est deux choses. Et donc il y a beaucoup de modèles... justement, dans une présentation qui a été faite, où ils disent : Oui, oui, on en a plein, de modèles offerts. Vous arrivez chez le concessionnaire, il n'y a rien. Et non seulement ça, mais en plus il y a des constructeurs qui offrent les véhicules électriques à certains concessionnaires triés sur le volet. Moi, je veux dire, dans la région de Saint-Hyacinthe, on m'a dit d'aller à Brossard. Ça fait que, je veux dire, moi, ça ne me semble pas normal. Et ça, c'est sans mentionner le fait que chez Kia il a été des mois où il y a des gens qui attendaient six mois, huit mois, un an avant d'avoir leurs véhicules électriques.

Ça fait que c'est beau, dire, en principe, qu'ils sont offerts, mais il faut qu'il y en ait en inventaire. Il y a une chose qu'il est important que vous sachiez, c'est que, si vous regardez les sites Web des concessionnaires aux États-Unis, on voit sur leurs sites Web l'inventaire des véhicules en temps réel. Au Québec, on n'a pas ça. Donc, moi, j'ai été capable de voir en faisant de la recherche que, chez Longo Toyota, la semaine passée, il y avait 241 Prius. Au Québec, il y en a très peu. Chez un concessionnaire au Vermont, il y avait 24 Volt. Donc, à partir du moment où on a les vrais chiffres et que les concessionnaires deviennent transparents, ça change toute la donne. Pour le moment, ils nous disent, en principe, qu'ils ont des véhicules, mais, en réalité, c'est qu'il n'y en a pas.

M. Lemay : Moi, je veux vous amener sur une autre question. À la page 2 de votre mémoire, là, le point 3, vous mentionnez, dans le fond : «Les constructeurs et les concessionnaires eux-mêmes n'aident pas à l'adoption de véhicules zéro émission...» Puis, vous avez vu, vous avez changé votre mémoire en fonction de ce que vous avez entendu hier, puis ils sont venus nous dire en commission justement qu'ils avaient investi près de 200 milliards dans les véhicules électriques.

Pourquoi, s'ils investissent 200 milliards, est-ce que, dans le fond... Tu sais, si moi, j'investis 200 milliards dans des véhicules électriques, il me semble que j'aimerais ça que les véhicules électriques soient vendus. Est-ce que vous pouvez nuancer un peu votre affirmation?

• (17 h 40) •

M. Breton (Daniel) : Non. En fait, je ne la nuancerai pas. La réalité, c'est qu'ils ont investi 200 milliards parce qu'on les a forcés à investir 200 milliards, parce qu'avant ça ils ont investi dans l'hydrogène parce que le gouvernement les a envoyés vers l'hydrogène. Quand, le gouvernement, on est passé de Bush à Obama... il y a une chose qui est importante à dire, c'est que celui qui était secrétaire à l'Énergie sous le gouvernement Bush, c'était Dick Cheney. Dick Cheney, ce n'était pas un adepte des voitures électriques. Lui, il voulait vendre du pétrole. Obama arrive. Qui est nommé secrétaire à l'Énergie? Steven Chu, prix Nobel de physique, spécialisé dans les énergies renouvelables. Ça fait qu'il a regardé le portefeuille énergétique des États-Unis puis il a dit : L'hydrogène, ça ne vaut pas la peine, on se lance dans l'électrique.

Donc, c'est pour ça que les constructeurs ont investi. Ils n'ont pas investi depuis 25 ans, ils ont investi depuis que le nouveau gouvernement est arrivé au pouvoir et a changé la donne politique. Et c'est de ça dont on parle quand on parle du marché. En fait, le marché est toujours perturbé par des enjeux politiques, géopolitiques, économiques et sociaux.

M. Lemay : D'accord. Moi, je constate que vous n'avez pas votre langue dans votre poche, là, puis c'est très bien ainsi. Tout à l'heure, j'ai aussi...

M. Breton (Daniel) : ...

M. Lemay : Il n'y a pas de problème. Tout à l'heure, je vous ai aussi entendu dire après vos 10 minutes que, dans le fond, là, vous pourriez nous entretenir longuement... Est-ce qu'il y a quelque chose que vous n'avez pas encore mentionné dans les questions de mes autres collègues que vous voudriez mentionner à ce moment? Parce qu'il reste très peu de temps.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : En précisant qu'il reste 2 min 16 s.

M. Breton (Daniel) : 2 min 16 s. Écoutez, en 2 min 16 s, ce que je peux vous dire — je vais essayer de bien les utiliser — c'est qu'il y a énormément de choses qui sont dites par rapport aux véhicules électriques qui sont totalement

fausses. Il y a tellement de désinformation. Je ne sais pas si vous connaissez les Koch brothers. Les frères Koch, aux États-Unis, sont des magnats du pétrole qui ont lancé une campagne pour dénigrer l'arrivée des voitures électriques. Donc, ça, ça fait partie du travail de désinformation pareil comme le Heartland Institute, qui avait été créé de toutes pièces pour nier les changements climatiques.

Donc, quand les Québécois hésitent à s'acheter des voitures électriques, c'est en partie à cause de cette désinformation-là. Quand j'ai une collègue à moi qui vient me dire : Mon beau-frère me dit que, un char électrique, il faut que tu changes la batterie après deux ans... ça fait 15 ans que je dis que c'est faux. Écoutez, vous vous imaginez la somme de travail que ça représente. Donc, la réalité, là, c'est que, oui, ça prend une loi zéro émission, mais, oui, ça va aussi prendre des ateliers, de l'information. C'est incroyable, le travail qu'il y a à faire, parce que les gens sont vraiment très peu et très mal informés, et chez les concessionnaires en particulier.

M. Lemay : Merci beaucoup, M. Breton. C'est apprécié, nos échanges en commission.

Le Président (M. Bérubé, Matane-Matapédia) : Merci à vous, Daniel Breton.

L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance, et la commission ajourne ses travaux au jeudi 18 août 2016, à 9 h 30, si Dieu le veut.

(Fin de la séance à 17 h 43)