



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 27 septembre 2016 — Vol. 44 N° 80

Étude détaillée du 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 (1)

**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 mardi 27 septembre 2016 — Vol. 44 N° 80

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. David Heurtel	1
M. Mathieu Traversy	3
M. Mathieu Lemay	4
Étude détaillée	4
Amendements déposés	6

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Ghislain Bolduc

Le mardi 27 septembre 2016 — Vol. 44 N° 80

Étude détaillée du 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 (1)

(Quinze heures quarante et une minutes)

Le Président (M. Reid) : 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 procéder à l'étude détaillée du 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.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, nous débutons avec des remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez d'un maximum de 20 minutes pour vos remarques. À vous la parole.

M. David Heurtel

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Collègues de la députation, mesdames messieurs, bonjour à tous. Alors, c'est avec un grand plaisir que j'entame aujourd'hui l'étude détaillée du projet de loi n° 104, intitulé 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. J'en profite pour exprimer ma reconnaissance à l'ensemble des intervenants et intervenantes rencontrés lors des consultations. J'ai été agréablement surpris de recevoir diverses recommandations afin de verdir le parc automobile en général et de mieux soutenir la filière des véhicules électriques.

Je vous rappelle que l'objectif derrière le projet de loi n° 104 est de stimuler l'offre de véhicules zéro émission afin de permettre aux consommateurs québécois d'accéder à un plus large éventail de véhicules branchables pouvant répondre à leurs différents besoins. Ce projet de loi est en droite ligne avec notre vision d'un Québec propulsé dans l'économie du XXI^e siècle, une économie innovante, prospère et sobre en carbone.

Comme vous le savez, les impacts des changements climatiques sont bien réels sur notre santé, notre environnement et notre économie. Il y a urgence d'agir. Comme gouvernement, nous avons la responsabilité de mettre en place des mesures pour nous permettre de contribuer à l'effort mondial de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Le leadership du Québec est bien établi. Notre présence remarquée à la conférence de Paris, en décembre dernier, ou encore nos actions novatrices en la matière, dont le marché du carbone Québec-Ontario-Californie, sont autant d'exemples qui me permettent de dire aujourd'hui que le Québec est véritablement un leader en matière de lutte contre les changements climatiques.

La lutte contre les changements climatiques est une priorité de notre gouvernement. Au cours de la dernière décennie, plus de 1,6 milliard de dollars ont été investis pour réduire l'empreinte carbone du Québec, verdir notre économie, renforcer notre capacité d'adaptation aux impacts des changements climatiques. Nos efforts ont porté fruit, et nous sommes déjà pleinement engagés dans l'atteinte de notre cible de réduction d'émissions de GES de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020. D'ici 2020, plus de 3,3 milliards de dollars seront ainsi investis au Québec, grâce aux revenus provenant du marché du carbone, afin de soutenir les entreprises, les municipalités et les citoyennes et citoyens dans leur transition vers un monde plus sobre en carbone et mieux adapté aux conséquences des changements climatiques.

Le Québec a adopté une cible ambitieuse de réduction des émissions de GES pour 2030, de l'ordre de 37,5 % par rapport à 1990. Il s'agit de la cible la plus ambitieuse au Canada. Si on regarde le bilan d'émissions de GES du Québec depuis 1990, on peut constater qu'on réduit nos émissions de 8,6 % sous le niveau de 1990 en 2013 et qu'on a réussi à réduire nos émissions dans presque tous les secteurs au Québec. Mais, dans le secteur du transport, on a vu les émissions augmenter de presque 25 % depuis 1990. Le grand secteur du transport au Québec est responsable de 43 % de nos émissions totales. Il faut une action forte, cohérente afin de réduire nos émissions dans ce secteur.

Parmi les priorités de notre gouvernement en matière de transport, il y a l'électrification. Tel que l'a mentionné notre premier ministre lors de la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, l'électrification des transports est un projet de société pour une économie plus verte et créatrice d'emplois. Pour augmenter le nombre de véhicules électriques au Québec, notre gouvernement a mis en place diverses politiques et mesures. Nous avons notamment mis en place des programmes d'aide à l'achat, et ces politiques publiques ont donné les effets escomptés, tant à ce qui a trait à l'augmentation du nombre de véhicules électriques sur le territoire que dans le développement de la filière du transport électrique. Aujourd'hui, c'est au Québec que roulent près de la moitié des véhicules électriques du Canada et que l'on retrouve le plus grand réseau de bornes de recharge.

Dans le cadre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 lancé le 9 octobre 2015, le Québec s'est fixé une cible de 100 000 véhicules branchables immatriculés d'ici 2020. Même si la plupart des grands constructeurs automobiles sont maintenant présents sur le marché des VZE, le nombre de modèles disponible au Québec est encore limité. En effet, les consommateurs de la Californie peuvent compter sur 10 modèles offerts de plus qu'aux consommateurs du Québec. Alors, si nous voulons nous donner toutes les chances d'atteindre notre objectif de 100 000 VZE en 2020, nous devons faire plus. C'est là qu'une loi sur les véhicules zéro émission peut jouer un rôle très important. La réglementation a déjà fait ses preuves. 10 États américains, dont la Californie et plusieurs États du nord-est des États-Unis, ont déjà adopté une réglementation VZE similaire à celle que propose le Québec. C'est donc dire que près du tiers du marché américain est soumis à une telle législation. Non seulement l'offre de VZE a augmenté dans ces États, mais on y a aussi noté d'autres avantages, comme une baisse de prix rendant les véhicules zéro émission plus abordables.

D'abord, le projet de loi vise les constructeurs automobiles, et ça, je le répète et je vais le répéter encore, comme c'est très important de bien le comprendre. Les concessionnaires automobiles, bien qu'ils soient des intermédiaires entre les consommateurs et les constructeurs automobiles, ne seront pas visés par la loi. Ce sont les constructeurs qui seront ultimement responsables de l'atteinte des cibles. Le raisonnement derrière le projet de loi VZE, c'est de dire : Le gouvernement a fait des efforts, il va continuer à en faire, mais maintenant c'est au tour des constructeurs. Il doit y avoir un effort accru de leur part pour offrir des VZE, et les constructeurs doivent encourager les concessionnaires et les épauler dans la vente des véhicules électriques. C'est ça, le but. Le but n'est pas de nuire aux concessionnaires, mais bien de rendre responsable l'industrie automobile, de livrer une partie des efforts qu'on doit réaliser en matière de lutte contre les changements climatiques.

Avec une loi VZE, un constructeur automobile aurait à respecter une cible de vente de VZE déterminée par le gouvernement et transposée sous forme de crédit. Cette cible serait calculée en appliquant un pourcentage au nombre total de véhicules légers que chaque constructeur vendrait au Québec. L'exigence de crédit est donc variable d'un constructeur à l'autre. Plus un véhicule aurait une grande autonomie, plus le constructeur obtiendrait de crédits, ce qui lui permettrait d'atteindre sa cible plus rapidement. C'est d'ailleurs une préoccupation qui a été exprimée lors des consultations, et nous l'avons entendue. Pour atteindre leurs cibles, les constructeurs automobiles devront s'assurer que les VZE qu'ils offrent sont attrayants et qu'ils sont offerts là où se trouve la demande.

Les pourcentages seraient donc à partir de 3,5 % pour 2018 pour graduellement se rendre à 15,5 % en 2025. Ces objectifs ne sont pas pour le concessionnaire, ne sont pas pour une région X ou Y, mais c'est vraiment pour l'ensemble du territoire du Québec. Ce projet de loi offre une certaine flexibilité faisant en sorte que l'offre de VZE se trouve là où est la demande.

Tel que déjà mentionné, les petits constructeurs qui ne sont pas assujettis ainsi que les constructeurs les plus performants pourraient également retirer un gain financier en vendant leurs crédits excédentaires à d'autres constructeurs qui devraient en acheter pour éviter de payer les redevances prévues par règlement. Les exigences s'appliqueraient pour la première fois à l'année modèle 2018. Toutefois, les constructeurs pourraient accumuler des crédits pour quelques années modèles antérieures sans obligation réglementaire. Ils pourraient donc les utiliser comme années-bonus pour leur conformité dans les années subséquentes. Cette approche permet aux constructeurs de se préparer. De plus, les crédits-bonis permettraient de récompenser les constructeurs qui posent déjà des gestes en offrant déjà un bon nombre de VZE au Québec.

Les types de véhicule qui seraient admissibles à des crédits seraient les véhicules légers et pouvant circuler sur le chemin public, soit les véhicules entièrement électriques, dont ceux qui fonctionnent à l'hydrogène; les véhicules hybrides rechargeables, qui sont, comme nous l'avons entendu en commission parlementaire, des véhicules de transition importants vers une mobilité sans carbone. En fait, la définition des véhicules admissibles se doit de refléter clairement notre désir pour les VZE mais, si possible, sans limiter l'inclusion des technologies qui pourraient être offertes à l'avenir. Qui sait ce qu'il nous réserve? Voici donc une autre suggestion retenue venant des participantes et participants de la consultation.

• (15 h 50) •

La mise en place d'une norme VZE comporte de nombreux avantages. Au Québec, le secteur du transport routier émet un grand nombre de polluants atmosphériques qui causent le smog urbain et qui contribuent aussi à l'aggravation des problèmes liés aux maladies pulmonaires et cardiovasculaires. Du point de vue de la santé publique et de l'environnement, l'équation est assez simple : moins nous aurons de véhicules polluants sur nos routes, plus la qualité de l'air s'améliorera. Une norme VZE aura un effet sur la réduction des émissions de GES, puisque le pétrole est remplacé, en tout ou en partie, par l'électricité dans les véhicules branchables, et cette énergie est produite à 99,5 % à partir de sources d'énergie renouvelable au Québec et n'émet donc pas de GES. Au total, selon les estimations, ce serait plus de 506 000 tonnes d'émissions de GES évitées par l'adoption d'une réglementation VZE pour l'ensemble des véhicules des années modèles de 2018 à 2025, qui remplaceraient les véhicules traditionnels.

En bref, ce que veut dire une norme VZE pour l'environnement, c'est un parc automobile plus propre et plus performant, une réduction des émissions de GES du secteur des transports, qui est, rappelons-le, responsable de plus de 43 % des émissions québécoises, une contribution à l'atteinte des cibles québécoises de réduction de GES et au respect des engagements internationaux du Québec en la matière, une amélioration de la qualité de l'air.

Si une norme de VZE comporte des avantages environnementaux indéniables, elle représente aussi une opportunité de création de richesse en donnant l'occasion de renforcer la filière du transport électrique au Québec. Par exemple, l'augmentation du nombre de VZE nécessite un réseau de recharge plus étendu et plus dense. Le secteur de la fabrication des bornes de recharge sera donc gagnant suite à l'adoption d'une norme VZE. Les commerçants et les entreprises spécialisées dans l'installation de bornes de recharge en tireront profit également.

Nous avons déjà, au Québec, une solide base industrielle en transport terrestre : 31 000 emplois directs et indirects dans plus de 650 entreprises, dont plusieurs sont de classe internationale. Nous avons des entreprises qui conçoivent

et fabriquent des composantes pour les véhicules électriques, par exemple AddÉnergie, compagnie de Québec qui est devenue un leader canadien des solutions de recharge, Elmec, une entreprise dans le secteur des bornes de recharge. La norme VZE viendra créer une demande additionnelle pour ces entreprises.

En bref, une norme VZE a pour effet de créer une demande additionnelle pour nos entreprises qui fabriquent et installent des bornes de recharge, que ce soit pour la création des réseaux de recharge ou pour un usage résidentiel, qui conçoivent et fabriquent des composantes pour les véhicules électriques et qui développent une expertise de pointe pour l'entretien des véhicules. Également, ça stimule la recherche et l'innovation technologique en plus de bonifier les formations offertes aux jeunes dans des technologies de pointe.

La norme VZE, comme nous avons pu le constater dans les États qui ont mis en place une telle réglementation, aurait pour effet de favoriser le consommateur, et ce, de plusieurs façons. Une loi VZE augmente l'offre des modèles de VZE disponibles sur le marché et, par conséquent, rend plus attrayant l'achat d'un véhicule zéro émission pour les consommateurs. Le rêve du consommateur d'acheter un véhicule électrique devient désormais accessible. Il ne faut pas oublier non plus qu'à l'instauration d'une norme VZE s'ajoute la poursuite des programmes d'aide gouvernementaux à l'achat pour les consommateurs.

Alors, ce qu'une norme VZE signifie concrètement pour le consommateur, c'est plus de VZE disponibles sur le marché, plus de choix de modèles de VZE et des véhicules plus performants, une baisse de prix, compte tenu d'une plus grande concurrence et de la nécessité pour les constructeurs de se conformer, des économies d'essence et d'entretien, une diminution des délais d'attente pour obtenir un VZE.

En somme, toutes les Québécoises et tous les Québécois profiteraient du projet de loi VZE. Une réduction de la dépendance au pétrole se traduirait par des retombées économiques au Québec. Les coûts de santé publique diminueraient grâce à un air plus sain. Nous exploiterons encore plus judicieusement notre électricité propre au bénéfice de l'économie d'ici. Et, encore une fois, le Québec affirmerait son leadership, notamment pour attirer des investissements dans l'économie de demain.

Parler de la lutte contre les changements climatiques, c'est dorénavant parler d'économie, et, s'il y a un endroit sur la planète où ce virage s'avère possible et payant, c'est bien au Québec. Nous avons une énergie propre, renouvelable et disponible, un savoir-faire reconnu mondialement dans la production et le transport de l'électricité ainsi que dans le développement des technologies connexes, une base industrielle en transport terrestre forte, qui compte 650 entreprises et quelque 30 000 emplois, une main-d'œuvre qualifiée et des centres de recherche reconnus mondialement.

L'urgence d'agir en matière de lutte contre les changements climatiques doit dicter nos actions et notre agenda. Nous devons préparer l'avenir, non seulement celui de nos entreprises, mais surtout celui de nos enfants. Faisons-le pour eux. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant au porte-parole de l'opposition officielle pour ses remarques préliminaires. M. le député de Terrebonne.

M. Mathieu Traversy

M. Traversy : Merci beaucoup, M. le Président. Merci, M. le ministre. L'ensemble des collègues de la députation gouvernementale qui est avec nous, fidèle au poste, merci de votre présence. M. le député de Masson, merci également de votre participation dans le cadre des débats qui s'en viennent.

Bien, tout d'abord, vous dire à quel point le Parti québécois est fier de pouvoir discuter du projet de loi zéro émission, un projet de loi qui est attendu au Québec depuis plusieurs années. Notre formation politique a par ailleurs déjà déposé, M. le Président, vous le savez, le projet de loi n° 392, par la députée de Vachon, il y a quelques années, pour signifier notre volonté d'aller de l'avant dans cette direction. Nous pensons que c'est une bonne idée que le gouvernement mette en place une loi zéro émission au Québec. Vous avez cru comprendre, M. le Président, que les transports sont le secteur d'activité sur lequel nos gains peuvent être les plus substantiels au cours des prochaines années si nous décidons de faire des gestes dès maintenant, et là-dessus je pense que le ministre de l'Environnement l'a très bien compris.

L'outil qui nous est présenté aujourd'hui est très intéressant. C'est un outil qui va nous permettre d'augmenter le nombre de véhicules en inventaire sur le territoire québécois, mais aussi qui va nous permettre de se rapprocher des cibles que le gouvernement s'est lui-même fixées. Est-ce que ce projet, à lui seul, règle tous les problèmes? La réponse, c'est non. Il nous emmène dans la bonne direction, mais ça ne veut pas dire qu'en 2020 nous allons atteindre notre objectif de moins 20 % de réduction de gaz à effet de serre depuis 1990. Ça ne veut pas dire non plus que nous allons avoir 100 000 véhicules électriques comme nous nous le sommes fixé comme collectivité il y a quelques mois dans le cadre de l'électrification des transports. Et ça ne veut pas dire non plus, M. le Président, que les ventes qui sont planifiées — je pense que le ministre a mentionné notamment 15 % de ventes d'ici 2025 qui doivent être reliées à des véhicules zéro émission — seront non plus atteints. Mais c'est un pas dans la bonne direction et ça nous permet de surmonter la plus grosse marche. On pourrait dire ça comme ça.

Et là-dessus on tient donc, comme formation politique, à offrir toute notre collaboration à la partie gouvernementale pour essayer de bonifier, d'améliorer et de rendre le plus acceptable possible ce projet de loi, qui a été largement accepté par, je pense, plusieurs groupes qui sont venus en commission parlementaire nous témoigner de leurs opinions par rapport au projet de loi n° 104. Nous avons eu la chance d'entendre à la fois des groupes environnementaux, des concessionnaires, des constructeurs. On a rencontré également des spécialistes de la question. Vous avez sûrement, M. le Président, apprécié l'intervention de M. Daniel Breton, ancien ministre de l'Environnement, qui, par sa verve et par son dynamisme habituels, a

su sûrement piquer votre curiosité. Je tiens à souligner aussi l'excellent mémoire de l'AVEQ, l'Association des véhicules électriques du Québec, qui a été déposé autour de cette commission, qui emmenait aussi quelques pistes de réflexion très intéressantes.

Bref, il y a quelques éléments qui ont été emmenés autour de la table qui, je pense, méritent d'être discutés. Et nous allons donc travailler avec le gouvernement pour voir si des voies de passage sont possibles. Nous lui tendons la main, M. le Président. Nous sommes de bonne foi dans cette opération, et je tiens à dire que l'adoption d'un tel projet est attendue depuis longtemps. Nous allons donc être le plus concis possible pour s'attaquer aux éléments qui suscitent le plus d'interrogations, mais nous ne souhaitons pas retarder l'adoption d'un tel projet. Nous l'avons dit en adoption de principe, nous vous le redisons ici dans les remarques préliminaires. Nous sommes donc prêts à commencer le travail.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. Je passe maintenant la parole au porte-parole du deuxième groupe d'opposition, M. le député de Masson. À vous la parole.

M. Mathieu Lemay

M. Lemay : Merci, M. le Président. À mon tour de saluer M. le ministre et mon collègue député de Terrebonne ainsi que tous les autres parlementaires autour de la table.

Donc, en fait, l'électrification des transports, là, c'est quand même une occasion en or, d'affaires, pour le Québec puis c'est un enjeu qui est quand même très important. Mais, comme on veut le mentionner, puis ce n'est pas nous seulement qui le mentionnons, c'est plusieurs experts qui sont venus nous le dire aussi en commission parlementaire, il va falloir qu'on vérifie de très près les effets secondaires que la loi pourrait avoir comme effets sur l'augmentation des coûts pour les citoyens. Puis, bien, c'est notre devoir, en tant que parlementaires, de bien calibrer nos actions afin de maintenir un marché automobile accessible aux citoyens.

Donc, dans le fond, nous, on veut s'assurer, là, que l'industrie automobile, elle est prête pour une telle norme ici, au Québec... en fait, parce que, dans le projet de loi, c'est mentionné que ce serait applicable pour 2018. Donc, il y aurait possibilité de regarder... même à retarder à un peu plus tard la mise en vigueur de cette loi. Donc, j'espère que le ministre pourra, à ce moment-là dans la discussion, quand on sera rendus à cet article, être ouvert pour la discussion.

Bien entendu, on va demander des modifications qui soient apportées afin de planifier une transition plus graduelle des cibles pour les constructeurs automobiles, afin de rendre les objectifs du gouvernement plus réalistes. Et puis, dans le fond, pourquoi? Bien, c'est parce que les constructeurs automobiles, ils doivent être en mesure d'ajuster leurs gammes de produits. Ils doivent former les concessionnaires, fournir les équipements adéquats, puis tout cela, bien, on sait tous que la technologie, elle doit se renouveler puis permettre des meilleures capacités d'autonomie.

Donc, M. le Président, en ce qui concerne notre formation politique, on est en faveur des grandes lignes de ce projet de loi, puis c'est pourquoi on a adopté le principe du projet de loi n° 104. Mais j'espère que le ministre, il va être capable de faire preuve d'écoute pour apporter des modifications au projet de loi afin qu'on sache tous, les parlementaires, les concessionnaires, les entreprises, les Québécois, à quoi s'attendre de la nouvelle loi zéro émission, parce qu'il y a plusieurs choses, qui sont spécifiées à travers des règlements, que présentement on ne le sait pas. Ce n'est pas inscrit dans le projet de loi.

C'est sûr qu'on aurait voulu que ce projet de loi là soit inscrit dans une véritable stratégie gouvernementale qui vise notamment à établir des cibles d'installation de bornes de recharge réalistes pour les prochaines années, en fait d'augmenter l'offre de recharge et accroître la confiance des consommateurs quant à la viabilité de cette nouvelle technologie. On aurait voulu aussi qu'on puisse revoir les incitatifs financiers pour les consommateurs afin de mieux favoriser l'achat de véhicules zéro émission. On aurait aussi bien voulu qu'on s'assure de bien desservir nos régions, qui n'ont présentement qu'une mince partie de bornes de recharge ainsi qu'une variété nettement insuffisante de modèles de véhicules électriques accessibles à l'achat. Mais on aurait aimé ici voir une réglementation pour une inspection des vieux véhicules automobiles, comme ça avait été présenté par le ministre actuel de l'Énergie en décembre 2011, avec un projet de loi qui n'a malheureusement jamais été appelé.

Donc, M. le Président, M. le ministre, vous pouvez compter sur moi, mes collègues, toute ma formation politique pour poursuivre le travail rigoureux entrepris lors des consultations particulières pendant l'étude détaillée. On va déposer des amendements, c'est assuré, on va contribuer à améliorer le projet de loi n° 104 au bénéfice de tous les Québécois, soyez-en assurés. Sur ce, je vous remercie, M. le Président.

• (16 heures) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson.

Étude détaillée

Alors, s'il n'y a pas de motion préliminaire, nous allons débiter l'étude article par article. M. le ministre, je crois que vous voulez, vous souhaitez faire un dépôt en liasse d'une série d'amendements.

M. Heurtel : Oui, M. le Président. Dans un esprit d'ouverture de la part du gouvernement et de collaboration avec les oppositions, avec votre permission, je déposerais en liasse six amendements que nous avons l'intention de proposer aujourd'hui au projet de loi.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous avez des photocopies?

M. Heurtel : J'ai des photocopies, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Il y a quelqu'un qui va s'en occuper. Alors, est-ce que... Pardon?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oui, oui, allez-y, M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : M. le Président, dans un esprit de bonne collaboration, étant donné que le ministre dépose ses amendements, nous aimerions démontrer également notre bonne foi de notre côté. Nous avons huit amendements. Sept, en fait. Nous en avons même retiré un parce que, dans l'introduction du ministre, déjà il y avait des réponses à nos questions, alors imaginez à quel point ça va bien, M. le Président. Imaginez à quel point ça va bien. Alors, nous aimerions déposer nos sept amendements également, pour que la partie gouvernementale puisse également les consulter. Et j'aimerais, si c'est possible, peut-être suspendre quelques minutes pour prendre connaissance des documents qui vont nous avoir été donnés.

Le Président (M. Reid) : Oui, juste une seconde. M. le député de Terrebonne... de Masson, pardon.

M. Lemay : Bien, est-ce que le dépôt est accepté pour le député de Terrebonne? Oui?

Le Président (M. Reid) : Bien, c'est-à-dire que je... En fait, il n'y a pas de difficulté. Si vous déposez des amendements, on... Est-ce que vous avez des photocopies ou on va les faire?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pas de problème, on a quelqu'un qui va les faire. Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : Alors, à mon tour, M. le Président, dans un esprit de collaboration, je vais déposer les amendements de notre formation politique. Pour notre part, on en a 10 pour le moment. Donc, on va les déposer, puis, à ce moment-là, tous les parlementaires auront accès à tous les amendements de toutes les parties.

Le Président (M. Reid) : Alors, c'est bon. Alors, nous allons... Juste, avant que nous commençons, s'il n'y a pas d'amendement à l'article 1, on pourrait commencer l'étude de l'article 1 et puis...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Mais c'est comme... Si on souhaite... Alors, j'ai besoin d'un consentement. Si on souhaite prendre quelques instants pour regarder les amendements... mais, comme on n'a pas tous les amendements, puisqu'il y a des photocopies à faire, peut-être, on pourrait commencer l'étude, puis, si on voit que le fait que les amendements ne soient pas présents... bien, on retardera pour qu'on ait l'amendement à chaque fois.

M. Traversy : ...on procéderait article par article?

Le Président (M. Reid) : Oui. Normalement, c'est ce qu'on fait. Alors, on peut y aller de cette façon-là. Je sais que le ministre aussi a des... Il va peut-être y avoir des demandes de suspension, alors nous allons y aller un à la fois et puis nous allons... Puis, encore une fois, là, je pense que l'entente est bonne, nous allons... quels que soient les commentaires, on lève la main, puis on a la parole, puis on s'assure que la collaboration est à son maximum.

Alors, si vous êtes d'accord, nous allons procéder à l'article 1. Et, M. le ministre, je vous demande de lire l'article 1 et de faire vos commentaires.

M. Heurtel : Merci. Alors, l'article 1 du 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.

«1. La présente loi a pour objet de réduire la quantité de gaz à effet de serre et autres et autres polluants émis dans l'atmosphère par les véhicules automobiles qui circulent sur les routes du Québec afin d'en diminuer les effets néfastes sur l'environnement.»

Alors, par souci d'efficacité, je ne vais pas répéter... Mes remarques introductives, je crois, ont couvert les explications et les commentaires relatifs à ce premier article.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'on a des interventions sur ce premier article 1? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci, M. le Président. Écoutez, aucune modification à faire à l'article 1. Je trouve juste intéressant de rappeler qu'effectivement le but du projet de loi est de réduire la quantité de gaz à effet de serre et autres polluants dans l'atmosphère faits par les véhicules. Et, comme je sais que plusieurs types de véhicules sont mentionnés dans

le cadre du projet de loi, bien, je dis déjà au ministre que je vais être très intéressé d'avoir un peu son argumentaire sur le type de véhicules à valoriser pour la suite des choses. Ceci dit, je n'ai pas d'autre commentaire à faire.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. M. le député de Masson, avez-vous un commentaire?

M. Lemay : Non. L'article 1, il nous convient parfaitement, aucun amendement sur l'article 1.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? L'article 1 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons à l'article 2, M. le ministre.

M. Heurtel : Alors, pour l'article 2 : «Dans la présente loi, on entend par :
«"année modèle" l'année utilisée par un constructeur automobile pour désigner un modèle distinct de véhicule automobile, indépendamment de l'année de sa production;

«"poids nominal brut" la valeur spécifiée par le constructeur automobile comme poids d'un seul véhicule en charge;

«"véhicule automobile" un véhicule à moteur qui sert au transport, sur un chemin public, d'au plus neuf personnes à la fois ou de biens, et dont le poids nominal brut est inférieur à 4 500 kg.

«Ne sont pas des véhicules automobiles, au sens du premier alinéa, les cyclomoteurs et les motocyclettes tels qu'ils sont définis à l'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).»

M. le Président, je proposerais la suspension de l'étude afin de pouvoir revoir cet article-là. Il y a des amendements possibles qui seraient proposés, mais ces amendements vont devoir faire l'objet d'une décision du Conseil des ministres.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'on a un consentement pour suspendre l'étude de l'article 2?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président, on va donner notre consentement, nous autres aussi. D'ailleurs, on avait un amendement sur cet article-là, donc on est en faveur de la suspension.

Le Président (M. Reid) : On travaillera sur la version amendée par le Conseil des ministres une fois que ce sera revenu, on est d'accord? Est-ce qu'il y a un consentement aussi du côté gouvernemental? Oui, alors...

M. Heurtel : Est-ce que je peux demander la suspension de l'audience, s'il vous plaît?

Le Président (M. Reid) : Oui, une suspension, oui, oui.

M. Heurtel : Merci.

Le Président (M. Reid) : Alors, écoutez, je suspends les travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 7)

(Reprise à 16 h 29)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux.

Amendements déposés

Les amendements de toutes les formations politiques ont été déposés et photocopiés. Tout le monde a les amendements de tout le monde entre les mains. Alors, nous allons reprendre à l'étude de l'article 2. M. le ministre.

M. Heurtel : M. le Président, merci. Contrairement à ce que j'avais demandé avant la suspension de l'audition, là je demanderais... on serait à procéder pour l'étude maintenant de l'article 2. J'avais demandé la suspension de l'étude, alors, si ça convient, on pourrait... Je l'avais déjà lu, on serait prêts à procéder à l'étude de l'article 2, avec votre permission et celle des collègues, s'il vous plaît.

Une voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Je pense qu'on n'avait pas demandé le consentement pour suspendre, donc on procède normalement. Est-ce que j'ai des commentaires sur l'article 2? M. le député de...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Non. M. le député de Masson, vous aviez...

M. Lemay : Bien, écoutez, M. le Président, dans la série d'amendements qu'on a déposés, on a un amendement à l'article 2. Donc, je ne sais pas comment vous voulez qu'on procède. Est-ce que vous voulez que je fasse la lecture de notre amendement?

• (16 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Oui. Vous déposez l'amendement, puis on pourra par la suite procéder. Parce que ce qu'on a convenu, c'est qu'on aboutirait à une suspension de l'étude de l'article, peut-être...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Non? Pas dans ce cas-là?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Ah! d'accord.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Ah! d'accord, d'accord, d'accord.

M. Heurtel : La confusion est entièrement de ma faute, je m'en excuse à la présidence ainsi qu'aux collègues.

Le Président (M. Reid) : Ça marche.

M. Heurtel : Avant la suspension de l'audience, j'avais demandé qu'on suspende l'étude de l'article 2. Mais là, durant la suspension de l'audience, nous avons revu nos plans et là on serait prêts à étudier l'article 2, que j'ai lu.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Donc, on va procéder normalement, c'est-à-dire que, M. le député de Masson, vous pouvez déposer votre amendement et l'expliquer.

M. Lemay : Parfait, M. le Président. Donc, l'amendement, en fait, c'est de modifier l'article 2 du projet de loi en remplaçant, dans le quatrième alinéa, le chiffre «4 500 kg» par «3 855 kg».

Et le quatrième alinéa se lirait ainsi : «"Véhicule automobile" un véhicule à moteur qui sert au transport, sur un chemin public, d'au plus neuf personnes à la fois ou de biens, et dont le poids nominal brut est inférieur à 3 855 kg.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a des commentaires supplémentaires?

M. Lemay : Bien, en fait, M. le Président, c'est pour... En fait, c'est parce qu'on veut éliminer les véhicules d'un poids nominal brut de plus de 3 855 kilogrammes, parce que la Californie et les États du Nord-Est excluent clairement ces véhicules, tout comme la réglementation québécoise des émissions de gaz à effet de serre. Donc, le projet de loi n° 104 devrait être corrigé à des fins de cohérence.

Le Président (M. Reid) : Merci. Donc, nous étudions l'amendement. Y a-t-il des interventions sur l'amendement du député de Masson? Est-ce que l'amendement du député de Masson est adopté?

M. Heurtel : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : Rejeté. Alors, l'amendement est rejeté. Nous continuons l'étude de l'article 2. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 2? Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président. Peut-être qu'on pourrait avoir des éclaircissements pourquoi que le ministre rejette cet amendement, dans le sens que si... Quand on tient compte de nos propres réglementations en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, on mentionne les véhicules de 3 855 kilogrammes. Moi, par un souci de cohérence, j'avais cru bon apporter cette précision à travers ce projet de loi là. J'aimerais avoir des explications du ministre, si possible.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, à vous la parole, si vous le souhaitez.

M. Heurtel : Juste un instant, s'il vous plaît, M. le Président.

(Consultation)

M. Heurtel : Très bien, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Premièrement, le 4 500 kilogrammes, c'est une question de cohérence.

Une voix : ...

M. Heurtel : Si vous permettez, M. le Président, est-ce que je pourrais...

Le Président (M. Reid) : S'il vous plaît, M. le député de... Est-ce qu'on peut juste baisser le ton? Oui, allez-y, M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Le 4 500 kilogrammes, c'est une question de cohérence, c'est la définition qui provient de la Société de l'assurance automobile du Québec, premièrement. Et il faut bien comprendre que, si on baissait au poids proposé par la CAQ, ça aurait pour effet d'exclure les véhicules utilitaires sport de grandes tailles, et ça, ça va clairement à l'encontre de l'objectif du projet de loi. Alors donc, c'est une question justement de cohérence avec nos objectifs, de cohérence avec la réglementation en vigueur sur ce qu'est justement un véhicule automobile au Québec. Et donc on veut s'assurer, justement... Parce qu'au Québec on voit qu'il y a énormément de gros VUS, ces gros VUS là contribuent aux émissions de gaz à effet de serre de façon importante, et donc l'amendement proposé par le collègue aurait pour effet d'exclure ces véhicules-là. Et donc, justement, par souci de cohérence avec l'objectif que nous avons, on tient à maintenir le poids à 4 500 kilogrammes.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 2?

M. Lemay : M. le Président.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Masson.

M. Lemay : En fait, à ce moment-là, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen, dans notre réglementation québécoise des émissions de gaz à effet de serre, de corriger le chiffre de 3 855 kilos et de le faire augmenter à 4 500 kilos?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : Bien, je crois que la proposition du député est hors d'ordre.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 2? L'article 2 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté?

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Nous en sommes à l'article 3. M. le ministre.

M. Heurtel : Alors, l'article 3 : «Lorsqu'en moyenne, pour trois années modèles consécutives, plus de 4 500 véhicules automobiles neufs sont vendus ou loués au Québec par un constructeur automobile, ce dernier doit, pour l'année modèle qui suit immédiatement la dernière de ces trois années modèles consécutives, accumuler des crédits dont le nombre est déterminé suivant les paramètres, les règles de calcul et les conditions fixés par règlement du gouvernement.

«Lorsque la moyenne des véhicules automobiles neufs visés au premier alinéa est égale ou inférieure à 4 500, un constructeur automobile peut, même s'il n'y est pas tenu, accumuler des crédits selon les mêmes paramètres, les mêmes règles de calcul et les mêmes conditions que ceux prévus au présent chapitre.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des commentaires sur l'article 3? Ah! oui, il y a un amendement, par contre. Vous avez un amendement, je pense, M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Oui. Je vais commencer, M. le Président, par un amendement au niveau de l'article 3. Je trouvais important, puisque le ministre a mentionné dans un document officiel du gouvernement un peu ses objectifs concernant la vente de véhicules électriques au Québec, en tout cas la vente de véhicules zéro émission, d'indiquer à l'intérieur du projet

de loi les objectifs fixés par le gouvernement. Vous savez que plusieurs personnes sont venues nous témoigner de l'appétit qu'avaient plusieurs groupes à voir des objectifs et des cibles concrètes, inscrites à l'intérieur du projet, qui vont pouvoir par la suite, là, perdurer dans le temps.

Alors, dans le document officiel du gouvernement, on apprend, M. le Président, que le ministre souhaite atteindre 15,5 % de ventes de véhicules zéro émission d'ici 2025, 6,9 % de véhicules d'ici 2020 et 3,4 % des ventes en 2018. Donc, nous sommes en accord avec la démarche du ministre de se donner des cibles. Nous voudrions juste l'avoir inscrite à l'intérieur de son projet de loi. Voilà la nature de mon amendement.

Le Président (M. Reid) : Ça va? D'accord. Alors, sur le plan logistique, là, si on veut appeler ça comme ça, vous avez...

M. Traversy : Alors, je procèderais à l'amendement en le...

Le Président (M. Reid) : En fait, c'est que vous ajoutez un article nouveau, 3.1. Donc, nous allons devoir disposer de l'article 3 et ensuite procéder à votre amendement.

M. Traversy : D'accord.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons demander... Donc, nous en revenons à l'étude de l'article 3 proprement dit. Est-ce qu'il y a un membre de la commission qui a des commentaires, qui a un commentaire sur l'article 3? Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président. Moi, j'aurais une question pour le ministre, à savoir... Je comprends que, quand on regarde la loi de la Californie, on retrouve le nombre de 4 500 véhicules à travers les lois qu'on a en Amérique du Nord. J'aimerais savoir, par rapport au bassin de véhicules qu'on a ici, en sol québécois, pourquoi le ministre a décidé de maintenir ce chiffre de 4 500? Il est arrivé comment à obtenir cette cible-là? Est-ce qu'on n'aurait pas pu utiliser un chiffre moindre que le 4 500 qui est spécifié à l'intérieur de l'article 3?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Premièrement, la législation californienne a été reprise dans plusieurs autres États américains comme base. Alors, on se retrouve aujourd'hui avec 10 États américains qui ont une norme VZE représentant près du tiers du marché automobile américain. Il y a la Californie, mais trois des quatre États limitrophes au Québec ont ce même type de législation et de réglementation : le Vermont, l'État de New York ainsi que le Maine. Et ce qui s'est développé aux États-Unis, c'est un esprit de cohérence. Et ce que les constructeurs nous ont dit à bien des égards, que ce soit au niveau du marché du carbone ou dans ce type de législation et de réglementation, c'est qu'il y ait une cohérence et une suite pour que les manufacturiers soient soumis au même type de réglementation dans les différents marchés.

Alors, on a considéré l'idée de changer le 4 500. Mais le 4 500 est une espèce de barème, une espèce de barème qui est établi, et donc, dans un souci encore une fois de cohérence avec la législation et la réglementation présentement en vigueur dans d'autres États, nous avons choisi de suivre la voie, justement, d'être intégrés au système et ne pas créer un système qui est différent, parce que, là, ça pouvait mener à d'autres types d'enjeux difficiles à résorber.

• (16 h 40) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 3? M. le député de Masson.

M. Lemay : Je comprends ce que le ministre, il vient de dire, par souci de cohérence envers les autres États, simplement que notre marché n'est quand même pas le même marché que les autres États. On aurait peut-être pu utiliser une façon, une proportionnalité pour être plus représentatif de qu'est-ce qui est vendu ici, en sol québécois.

Juste pour bien comprendre, dans le fond, là, en maintenant le chiffre de 4 500 véhicules, là, il y a plusieurs constructeurs automobiles... Je vais prendre, par exemple, les... tu sais, là, vous allez me dire : C'est des voitures plus exotiques ou de grand luxe, là, mais Ferrari et Lamborghini, Lotus, peu importe, là, tu sais, c'est vraisemblablement non applicable ici, en sol québécois. Est-ce qu'il y aurait d'autres constructeurs automobiles que, si le chiffre était réduit, ils seraient inclus à travers les dispositifs de la loi dans le premier alinéa et ils n'auraient pas besoin d'être dans le deuxième alinéa, là? Donc, dans le fond, l'objectif de... Si on diminue le chiffre de 4 500, c'est qu'on pourrait avoir un plus grand nombre de constructeurs automobiles qui seraient inclus à travers le principe du projet de loi n° 104.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. M. le ministre, voulez-vous commenter?

M. Heurtel : Non.

Le Président (M. Reid) : Bon. Y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 3? M. le député de Masson.

M. Lemay : O.K., M. le Président, j'aurais une autre question, qui est différente. Dans le fond, à l'article 3, au premier alinéa, on mentionne, dans la dernière phrase, là, qu'on peut accumuler des crédits puis que ça va être... les règles

vont être fixées par règlement du gouvernement. J'aimerais savoir si, à ce stade-ci, le ministre a déjà un projet de règlement qu'il pourrait nous déposer à la commission pour qu'on puisse l'étudier et avoir toutes les données en main.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : Non, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 3? M. le député de Masson.

M. Lemay : Est-ce que le ministre a l'intention de déposer ou de faire part, peut-être verbalement, des grandes lignes de son règlement pour qu'on puisse prendre connaissance de qu'est-ce qui en résulte? S'il ne veut pas le déposer, il peut-u au moins expliquer un peu vers quoi il s'oriente?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. M. le ministre.

M. Heurtel : M. le Président, dans la dernière question du député, il m'impute des motifs, il dit que je ne veux pas le déposer, dans sa question précédente. C'est que, tout simplement, la réglementation n'est pas prête. Alors, ce n'est pas que je ne veux pas. Alors, je lui demanderais de faire attention aux motifs qu'il m'impute. Deuxièmement, j'ai... C'est quoi, le reste de la question?

M. Lemay : Bien, est-ce que vous pouvez nous donner les...

Le Président (M. Reid) : ...grandes lignes. Les grandes lignes.

M. Lemay : Est-ce que vous pouvez nous donner les grandes lignes, s'il vous plaît?

M. Heurtel : Ah! les grandes lignes. Bien, les grandes lignes ont été, justement, proposées et rendues publiques et ont fait l'objet de la commission parlementaire, de la consultation particulière.

M. Lemay : Donc, parfait. Donc, ce que je comprends, dans le fond, c'est que... Les grandes lignes, c'est qu'on vise 3,4 % des ventes en 2018, 6,9 %...

M. Heurtel : 3,5 %.

M. Lemay : ...6,9 % des ventes en 2020...

M. Heurtel : 3,5 %.

M. Lemay : ...3,5 %, O.K., puis 15,5 % des ventes en 2025.

M. Heurtel : Je n'ai pas utilisé l'amendement du PQ, là.

M. Lemay : Oui, mais c'est quand même...

M. Heurtel : C'est 3,5 %, ce n'est pas 3,4 %.

M. Lemay : D'accord.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 3? M. le député de Masson.

M. Lemay : En fait, à ce moment-là, j'aimerais savoir comment le ministre est parvenu à établir une cible de 3,5 % des ventes en 2018, compte tenu du fait qu'en 2015, là, 2016, on avait 0,6 % des ventes, là, l'année dernière, là? Comment on fait pour arriver de 0,6 % à 3,5 % en si peu de temps? Est-ce qu'on a une étude ou quelque chose qui nous permettrait de croire que cet objectif-là est atteignable et réalisable?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. M. le ministre.

M. Heurtel : Nous nous sommes basés, de un, sur la réglementation semblable dans les autres États américains pour établir le point de départ ainsi que la progression. Deuxièmement, je rappelle au député que, pour la première année, les constructeurs automobiles pourront compter dans leur total, pour la première année, 2018, les totaux de ventes de l'année précédente. Donc, encore une fois, son commentaire n'est pas tout à fait exact. Et, troisièmement, je vais faire appel à des principes que, dans d'autres contextes, la CAQ fait appel : c'est de l'audace, de l'ambition et de la vision.

On a une urgence d'agir dans le dossier des émissions de gaz à effet de serre. On se doit d'effectuer la transition rapidement. On est déjà, à bien des égards, en retard par rapport aux cibles qui ont été convenues à Paris. Les transports

constituent le secteur le plus important d'émissions au Québec. Alors, nous, ce qu'on propose, c'est d'aller de l'avant avec ambition. On voit déjà que la demande de véhicules automobiles électriques augmente. On l'a vu en commission parlementaire, on l'a vu avec l'offre groupée de Nissan, où plus de 3 700 Québécoises et Québécois voulaient avoir accès à une Nissan Leaf, puis là, pas il y a deux ans, là, cette année. Même chose pour le nouveau modèle de Tesla. On comprend aussi qu'il est difficile pour un consommateur québécois d'avoir accès aux véhicules. On a appris en commission parlementaire qu'en juillet il y avait 205 véhicules électriques disponibles au Québec. J'ai dit qu'il y a 10 types de véhicules électriques qui sont disponibles en Californie, qui ne sont pas disponibles ici.

Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi... Parce que le député parle d'un marché, que le Québec est différent de la Californie. Comment ça se fait qu'un minuscule marché comme le Vermont peut adopter ce genre de mesure là et que nous, au Québec, on ne peut pas? J'ai du mal à comprendre ça. J'ai du mal à comprendre que... Et, dans ce cas-ci, on se doit de faire preuve d'ambition. On est d'accord qu'il faut une transition correcte, mais en même temps il faut comprendre qu'on a une urgence d'agir, et c'est pour ça qu'on se donne des cibles.

Puis je rappellerai que, pendant que le député semble avoir des problèmes avec 3,5 % et se rendre à 15,5 % pour 2025, en Norvège, la cible en 2025, c'est zéro véhicule à essence. Alors, je trouve que, quand on se compare, on réalise que, d'un côté, on a des États comme le Vermont, New York et Maine qui sont capables, eux, d'aller de l'avant, donc les États limitrophes, trois sur quatre en tout cas, du Québec, ils vont de l'avant, et, quand on regarde les mesures les plus avant-gardistes, on voit que d'autres vont encore plus loin.

Alors, je crois que notre proposition est une proposition équitable, et c'est pour ça qu'on l'a travaillée ainsi.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Masson.

M. Lemay : Alors, en fait, M. le Président et M. le ministre, là, quand on y va avec 3,5 % des ventes en 2018, là — puis je comprends qu'on s'aligne avec ce qui est fait ailleurs — il ne faut pas oublier que la loi zéro émission en Californie, ça fait déjà plusieurs années qu'elle est en vigueur.

Et puis je veux juste rappeler au ministre, là, qu'on est en faveur, là, du principe de la loi n° 104, là. Je pense que tout le monde ici est en faveur des objectifs. La seule question, c'est : Est-ce qu'on ne peut pas regarder un peu une façon différente, et apprendre peut-être des erreurs des autres États, puis de faire en sorte que notre loi zéro émission, elle soit mieux rédigée dès le premier jour? Peut-être qu'il y a une possibilité.

La question qu'on se pose, c'est : Pourquoi devoir reculer sur des années antérieures pour accumuler des crédits pour qu'en 2018 on puisse compter sur cette béquille qui est les années antérieures pour atteindre 3,5 %? Alors que, si on y allait, puis on y allait avec un objectif plus réaliste, puis qu'on disait que les crédits devraient être atteints dans la même année... est-ce qu'on pourrait réduire l'objectif de 3,5 % en 2018, atteindre un objectif plus réaliste puis de raccourcir la période dite précoce, là, avant 2018, qui nous permettrait, à ce moment-là, d'atteindre les... On arriverait au même but. C'est juste qu'on n'aurait pas besoin de se fier sur les années antérieures. C'est de là, mon argumentation, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. Y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 3? M. le député de Terrebonne.

• (16 h 50) •

M. Traversy : Merci, M. le Président. Écoutez, plusieurs groupes, Équiterre, l'IREQ, Roulez électrique, l'AVEQ, plusieurs, aussi, constructeurs ont posé des questions au gouvernement concernant les paramètres du système de crédit, les redevances dans la loi. Je comprends qu'aujourd'hui le ministre n'a pas l'information du modèle en question. Par contre, est-ce qu'il pourrait au moins nous donner un peu l'ordre de priorisation, sans donner les chiffres exacts, de ce qu'il veut valoriser comme modèle de véhicule, là, dans ses crédits compensatoires? Est-ce qu'au moins cette réflexion-là est déjà bien avancée?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre.

M. Heurtel : Je remercie le député de Terrebonne pour sa question, puis je veux juste être clair : la réglementation va refléter ce qui a été discuté en commission parlementaire lors de la consultation particulière au mois d'août. On a comme intention, au niveau de la réglementation, de s'inspirer, comme nous l'avons toujours dit, de la réglementation californienne. L'objectif reste le même. Dans les types de véhicules, ce qu'on recherche, c'est favoriser le développement du véhicule zéro émission. Alors, c'est évident que, pour nous, au niveau des crédits, il va y avoir un incitatif dans la distribution des crédits, un incitatif à développer le véhicule zéro émission.

Et également... Et, dans ce contexte-là, on va vouloir aussi démontrer beaucoup d'ouverture à l'ensemble des technologies connues et en développement sur... qui atteignent cet objectif-là. Puis je crois, avec ce qui va s'en venir en termes d'amendement, sous toutes réserves, là, mais ce qui est déjà en train d'être regardé, en termes d'amendement... — parce que j'ai déjà indiqué qu'il y avait certains articles dont j'ai demandé la suspension de l'étude pour nous donner le temps de proposer des amendements additionnels à ceux que j'ai déjà proposés — vont refléter cette intention-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres commentaires? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Je comprends dans les propos du ministre qu'effectivement, en favorisant les véhicules zéro émission, on peut s'attendre, par exemple, à ce que des véhicules 100 % électriques aient une bonne cote de la part du ministre, que, par la suite, des hybrides branchables ou des véhicules à hydrogène, par exemple, pourraient avoir leur place dans le tableau, mais à des degrés différents. Est-ce que c'est ce que je décrypte de votre intervention?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : Sans me commettre, je trouve que ce que vient d'affirmer le député de Terrebonne a beaucoup de sens.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 3? M. le député de Masson.

M. Lemay : Bien, je comprends que le règlement n'est pas prêt, qu'on a un document de consultation qui nous a été émis et dans lequel on peut lire c'est quoi, les cibles pour 2018, 2020, 2025. Tout à l'heure, j'ai fait une petite erreur, M. le Président, là, j'ai dit 0,6 % en 2015, mais, quand on regarde dans le document, c'est marqué de 0,7 % des ventes de véhicules neufs en 2015, puis on mentionne bien dans le document qu'en 2018 on veut avoir 14 533 véhicules, soit 3,4 % des ventes. Peut-être que le ministre a changé son idée pour 3,5 % entre-temps, mais je voulais juste apporter ce fait-là. Si on se base sur ce document-là, c'est ça qu'on lit.

Ou sinon, moi, pour par part, je souhaiterais peut-être que le ministre peut s'engager, lors de la rédaction de son dit règlement, de consulter les parties prenantes pour s'assurer que tous et chacun puissent retrouver un gain et que ça soit une situation gagnant-gagnant, j'imagine, en tout cas, je le souhaite. Je ne sais pas si le ministre peut s'avancer là-dessus, qu'il va rencontrer les constructeurs automobiles lorsqu'il fera la rédaction de son règlement.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : C'est déjà fait, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 3? L'article 3 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, M. le ministre, l'article 4... Pardon, il y a un amendement à l'article... d'ajouter un article. Alors, M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Oui, merci, M. le Président. Pour faire un peu du pouce avec ce qu'a dit notre collègue de Masson, puis pour donner suite, évidemment, aux discussions, pendant de nombreuses heures, avec l'ensemble des acteurs à la fois du milieu environnemental et automobile et des experts qui sont associés à la réduction des gaz à effet de serre, j'aimerais que le résumé des mesures proposées au projet de loi à l'Assemblée nationale, dans ce qui concerne le projet de loi n° 104, c'est-à-dire les objectifs de ventes de véhicules VZE proposés par le gouvernement au cours des prochaines années, c'est-à-dire en 2018, 2020 et 2025, soient inscrits à l'intérieur de celui-ci pour qu'on puisse, dans le fond, le consacrer de manière plus formelle et mettre de façon un peu plus évidente les cibles que le gouvernement s'est lui-même fixées. Parce que c'est une demande des gens d'avoir un peu plus de détails, de concret, et, comme je pense que ça s'harmonise avec les objectifs du gouvernement, je pense que c'est quelque chose qui pourrait être pensable facilement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. J'apprécie l'objectif de l'amendement. Cela dit, nous allons nous y opposer, puis je vais expliquer pourquoi. Je comprends que, comme ça, de la façon qu'il l'a présenté, on pourrait intégrer des cibles, des objectifs de vente dans le projet de loi. Cependant, encore une fois, je répète qu'on tend vers une certaine forme d'harmonisation avec la législation et la réglementation déjà existantes dans d'autres États américains. Et, quand on regarde le calcul des crédits, premièrement, c'est important de noter que les pourcentages sont basés sur des pourcentages de crédits accumulés. Deuxièmement — et ça va plus loin que les ventes brutes — par exemple, comme il l'a mentionné dans nos échanges précédents, bien, on va se retrouver avec différents types de véhicules, dépendant de leur niveau de zéro émission, alors un 100 % zéro émission va avoir plus de crédits, tandis qu'un... Et il serait possible, dans la réglementation, qu'on trouve des types de véhicules qui reçoivent moins de crédits. Alors, dans la proposition d'amendement, ce genre de différences là n'est pas reflété. Ce n'est pas lié aux ventes, c'est lié aux crédits accumulés.

Également, les exigences de vente de véhicules zéro émission, encore une fois, quand on regarde la législation et la réglementation dans les États américains, il y a différents niveaux d'exigences de vente de véhicules zéro émission, là, je dirais, à 100 %, là, zéro émission, dépendant qu'on soit un constructeur moyen ou un grand constructeur, et ça, il y a des seuils, par exemple, à 4 500 véhicules pour un constructeur dit moyen, puis un grand constructeur qui vendrait peut-être plus 20 000 véhicules.

Alors, il y a toute une série de facteurs qui influent et qui rentrent dans le calcul de la cible, de l'objectif annuel. Donc, le 3,5 % qu'on mettrait en 2018, un autre élément à considérer, c'est que lui va probablement tenir compte de l'année précédente. Alors, tous ces facteurs-là font en sorte qu'il est très difficile de codifier, dans la loi, des cibles.

Et le dernier argument, c'est au niveau des cibles, et, étant donné toutes les raisons que j'ai données, c'est important qu'on se donne une flexibilité au niveau de la... que la réglementation nous offre. On a proposé ces cibles-là, je tiens à vous le dire, au niveau des crédits, là, liées aux crédits, de faire une progression, 3,5 % à partir de 2018 jusqu'à 15,5 % en 2025. On s'attend à maintenir ces cibles-là du point de vue réglementaire. Cela dit, on veut se donner quand même la flexibilité, au niveau réglementaire, de bien s'ajuster à l'évolution du marché, et ça, c'est une demande aussi qui

vient du milieu. On a quand même... Du côté, justement, constructeurs et concessionnaires, on nous a dit : Bien, on veut être capables aussi de voir la possibilité de s'ajuster s'il y a lieu. Là, je vous le dis d'emblée, il n'y a aucune intention, de ce côté-ci, de réduire les cibles que nous avons déjà annoncées, aucune. Mais, étant donné la complexité de la mécanique que j'ai décrite, nous préférons garder les cibles du côté réglementaire, pour nous permettre, là, d'avancer.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Terrebonne.

• (17 heures) •

M. Traversy : Merci, M. le Président. Effectivement, il y a des groupes qui sont venus autour de la table de la commission, notamment, je pense, Tesla, pour venir nous expliquer, bon, l'importance de la flexibilité que doit avoir une loi zéro émission, de par leur expérience en Californie. Ça a été effectivement un élément qui a été noté. Je comprends en même temps que le ministre ne veut pas non plus fuir, dans le fond, les objectifs qu'il s'est lui-même fixés. Alors, j'aurais peut-être un compromis à lui faire pour lui donner à la fois de la flexibilité, mais aussi en étant ferme sur le fait qu'on ne peut pas atteindre, d'ici 2025, en deçà de la cible qu'il s'est lui-même fixée pour toutes les raisons que vous pouvez connaître. On a été à la COP21 ensemble. On sait que plus tôt on agit puis plus les cibles sont atteintes rapidement, plus ça a un impact sur les réductions de gaz à effet de serre qu'on souhaite avoir d'ici 2030. Donc, peut-être qu'un compromis acceptable pourrait être de simplement ajouter, M. le Président — j'aimerais savoir ce que le ministre en pense — au moins la cible de 2025, pour qu'au moins le terminus d'autobus soit clair et qu'on ne tente pas de se retirer du nombre de véhicules qu'on s'est fixé, mais en se laissant une plus grande flexibilité et latitude pour le début de l'opération, étant donné que c'est un nouveau projet de loi et que plusieurs acteurs semblent être également sensibles à cette préoccupation.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. M. le ministre.

M. Heurtel : Encore une fois, je veux réitérer... Puis le député de Terrebonne a parlé de Tesla et de l'importance de se donner une flexibilité puis justement d'être capable... Parce que le député de Masson parlait d'apprendre des erreurs. Je n'appellerais pas ça d'apprendre des erreurs d'autres États, M. le Président, mais une chose qu'on a apprise de la Californie, c'est de se donner de la flexibilité pour s'ajuster à la réalité concrète du marché.

Tu sais, on ne peut pas ici aujourd'hui prévoir absolument tout ce qui va arriver suite à la mise en place de la norme. On peut prévoir, on peut se baser sur des études. On a quand même fait un travail important en se basant sur l'expérience des autres États américains, mais le fait est que... Puis on en a parlé d'ailleurs. On a parlé notamment de la question des crédits en Californie, du nombre de crédits, puis on s'est assurés justement dans le projet de loi puis on va s'assurer dans la réglementation de mettre en place un cadre qui va nous permettre d'éviter l'expérience californienne de ce côté-là. Je le redis, je le réitère, il n'y a aucune intention, de ce côté-ci, de remettre en question les objectifs par rapport aux crédits qui ont été donnés, alors 3,5 % pour 2018, et on se rendrait jusqu'à 15,5 % en 2025.

Cela dit, encore une fois, vu la complexité... Parce que vous, vous... le député propose, M. le Président, quelque chose qui est lié aux ventes. Le système est lié au pourcentage de crédits. Et je ne vais pas redire tout ce que j'ai dit, mais je comprends son objectif. Je ferais pareil à sa place, mais, vu la complexité du système, je crois qu'on devrait se maintenir à la réglementation.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Bon, M. le Président, écoutez, on a déjà gagné au moins 0,1 % pour les ventes de 2018, là, si c'est vraiment à 3,5 %, là. Je prends bonne note de la chose. Donc, ce n'est pas perdu.

Je comprends l'intention du ministre, l'esprit derrière, évidemment, là, le projet et donc la concordance entre la réglementation à la fois des crédits compensatoires et des ventes, là, qui est plus compliquée, et l'importance de se donner de la flexibilité. C'est déjà dans des documents officiels du gouvernement. Donc, pour nous, ça me semble être quelque chose d'assez crédible. On voulait quand même aller jusqu'au bout pour démontrer la motivation.

Le ministre a mentionné qu'il ne souhaitait pas reculer. Alors, puisque c'est le cas, M. le Président, ce que nous ferions, c'est simplement procéder au vote, pour la forme, même si je sais que je suis seul autour de cette table, mais Dieu sait que je vaudrais pour plusieurs. Et, si jamais d'autres décident de changer d'idée, bien, nous en aurons le cœur net.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il une intervention avant que nous disposions de l'amendement? M. le ministre.

M. Heurtel : M. le Président, je veux juste... pour éviter toute confusion, là, je veux juste bien préciser. Quand on parle de ventes dans notre documentation, on parle de passer de 3,4 % à 15,5 % dans la période. Quand on parle des crédits, c'est 3,5 %, puis c'est peut-être la confusion avec le député tout à l'heure. Parce que, là, je vois que, là, c'est la deuxième fois, là. Tout à l'heure, le député de Masson parlait de 3,4 %, 3,5 %. Quand on parle du 3,4 %, on parle des ventes, O.K.? Puis ça, c'est en 2018, puis on se rendrait, avec ce qu'on propose, dans le cadre, là... Dans les documents d'orientation, on a proposé 15,5 %, de se rendre à 15,5 % des ventes. En crédits, ça se traduirait — puis c'est là que moi, je parle de crédits — 3,5 % de crédits et, en crédits en 2025, ça donnerait 22 %.

Alors, ça, je veux rassurer les collègues, là, il n'y a aucune intention, dans le projet de règlement qui est présentement en élaboration, de remettre en question ces objectifs-là, aucune intention.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Terrebonne?

M. Traversy : Bien, écoutez, au moins la précision... Maintenant, on comprend un peu mieux les chiffres. Je comprends que, même si on parlait de crédits d'un côté et que moi, je parlais des ventes, ça ne change pas le fait qu'on ne veut pas avoir la proposition dans le projet de loi. Donc, je vais quand même, pour la forme, demander à ce qu'on puisse se prononcer là-dessus, mais les réponses du ministre, au moins, sont claires sur ses intentions, et ça me satisfait.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : Rejeté sur division. Sur division, c'est ça? Alors, M. le ministre, on passe à l'article 4.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. L'article 4 : «Le gouvernement peut, par règlement, classer les constructeurs automobiles par catégories. Les paramètres, les règles de calcul et les conditions visés à l'article 3 peuvent alors varier selon la catégorie de constructeurs à laquelle ils s'appliquent.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 4? Je vois qu'il n'y avait pas d'amendement.

M. Lemay : Est-ce que le ministre peut lire son commentaire?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre...

M. Lemay : Est-ce que vous lirez votre commentaire?

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous aviez un commentaire supplémentaire à faire sur l'article 4?

M. Heurtel : J'ai expliqué amplement dans mon échange avec le député de Terrebonne toute la mécanique, précédemment. Je n'ai rien à ajouter.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Masson, vous voulez prendre la parole? À vous la parole.

M. Lemay : Oui, simplement une petite question. Le ministre parle ici, là, de catégories. Est-ce que le ministre veut nommer... donner un exemple de catégories, combien de catégories il prévoit mettre en place?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : J'ai déjà répondu à cette question-là. J'ai donné un exemple, là, le 20 000, 4 500. C'est un exemple de catégorie comme... Pour le reste, j'ai dit que la réglementation était présentement en élaboration. Alors, je n'irai pas plus loin à ce stade-ci.

Le Président (M. Reid) : Merci. D'autres interventions sur l'article 4? L'article 4 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 5. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Heurtel : L'article 5, M. le Président : «Le ministre dresse chaque année une liste, par année modèle, des véhicules automobiles neufs dont la vente ou la location permet d'accumuler des crédits. Il publie cette liste à la *Gazette officielle du Québec* et sur le site Internet de son ministère, au plus tard le 1er mai de chaque année. Le ministre peut indiquer dans cette liste des caractéristiques techniques de chacun de ces véhicules.

«Le ministre peut en tout temps mettre la liste à jour. Il publie la liste modifiée suivant ce qui est prévu au premier alinéa.»

Alors, là-dessus, M. le Président, je propose qu'on suspende l'étude de cet article.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement ou si quelqu'un veut faire un commentaire avant de suspendre? Est-ce que j'ai consentement pour suspendre l'étude de l'article? L'étude est donc suspendue.

Nous allons passer à l'article suivant. M. le ministre, à l'article 6.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. L'article 6 : «Un constructeur automobile peut accumuler les crédits visés à l'article 3 :

«1° au moyen de la vente ou de la location, au Québec, de véhicules automobiles neufs dont le nombre, par année modèle, est établi suivant les règles de calcul déterminées par règlement du gouvernement et qui satisfont aux conditions suivantes ainsi qu'à celles que le gouvernement peut déterminer dans ce règlement :

«a) ils sont mus entièrement ou en partie au moyen de l'énergie électrique;

«b) la batterie ou, s'il y a lieu, la pile qui alimente le moteur électrique servant à mouvoir le véhicule doit être rechargeable au moyen d'une source externe au véhicule;

«c) ils doivent apparaître dans la liste visée à l'article 5;

«2° en les acquérant auprès d'un autre constructeur automobile qui les a accumulés en application de la présente loi.»

M. le Président, je propose la suspension de l'étude de cet article.

• (17 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Alors, nous avons... Parce qu'il y a deux amendements qui ont été proposés... trois, en fait, là. On a le choix d'attendre que l'article amendé soit revenu pour étudier également les amendements, qui, peut-être, n'auront plus lieu. Donc, il vaut peut-être mieux suspendre l'ensemble. On est d'accord? J'ai le consentement pour ça?

Alors, nous suspendons l'ensemble de l'étude de l'article 6 ainsi que les amendements qui ont été annoncés.

Nous allons passer à l'article 7. M. le ministre.

M. Heurtel : Merci. L'article 7 : «Un constructeur automobile peut aliéner ses crédits, à titre onéreux ou gratuit, à un autre constructeur automobile visé par la présente loi. Le contrat entre les parties doit être constaté par écrit.

«L'aliénation d'un crédit faite en application du premier alinéa doit être déclarée au ministre par chaque partie au contrat selon les modalités prévues par règlement du gouvernement.

«Le [ministère] ne considère, aux fins de l'article 8, une aliénation de crédits et n'inscrit dans le registre visé à l'article 11 les crédits ainsi aliénés que si les deux parties au contrat lui ont déclaré celle-ci.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, il y a un amendement de la part de l'opposition officielle. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Bien, M. le Président, j'ai un amendement ici, qui a été fait, donc, pour tenter, là, de préciser un peu les intentions du ministre en ce qui a trait notamment à la stabilité, un peu, du marché, notamment chez les constructeurs automobiles. Je pense que, dans les amendements qui ont été déposés, à l'article 9 il y a une proposition qui, sur le fond, semble similaire. Je ne sais pas si on pourrait suspendre l'article 7, le temps de pouvoir discuter de l'article 9, et revenir par la suite. Si jamais, par exemple, on s'était entendus sur l'article 9, mon amendement serait caduc à ce moment-ci. Alors, je le mettrais en suspens, si j'ai le consentement des collègues.

Le Président (M. Reid) : Bien, ça prend le consentement des membres de la commission. Nous avons consentement, donc nous suspendons l'étude de l'article 7 pour les raisons qui ont été indiquées.

Alors, nous passons à l'article 8. M. le ministre.

M. Heurtel : Article 8, M. le Président : «Au terme de chaque période de trois années civiles consécutives, le ministre établit, au plus tard le 1er juin suivant cette période, le nombre de crédits accumulés par un constructeur automobile pour chacune des trois années modèles dont l'année correspond à l'une des trois années civiles concernées.

«Un constructeur automobile qui n'a pas accumulé le nombre de crédits exigés pour remplir ses obligations prévues par la présente loi ou ses règlements doit, dans les trois mois qui suivent l'envoi par le ministre d'un avis de réclamation, payer à celui-ci une redevance dont les paramètres, les règles de calcul, les conditions et les modalités de paiement sont fixés par règlement du gouvernement.

«Le gouvernement fixe, par règlement, la valeur d'un crédit aux fins du calcul de la redevance.»

C'est la fin de l'article, M. le Président, et nous proposons un amendement.

Le Président (M. Reid) : Alors, oui, lisez votre amendement, parce qu'on va d'abord disposer de l'amendement.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Alors, l'amendement que nous proposons : À l'article 8 du projet de loi, remplacer, dans le premier alinéa, «1er juin» par «1er septembre».

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des commentaires, d'abord sur l'amendement dont il faut disposer avant de procéder à l'étude de l'ensemble de l'article 8? Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous revenons à l'étude de l'article 8 tel qu'amendé. Alors, y a-t-il des commentaires sur cet article 8 tel qu'amendé? Est-ce que l'article 8, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 9.

M. Heurtel : L'article 9 : «Un constructeur automobile qui, au terme d'une période visée à l'article 8, a accumulé un nombre de crédits supérieur à celui qui est exigé pour remplir ses obligations prévues par la présente loi ou ses règlements, peut les utiliser ou les aliéner ultérieurement.»

Alors, là aussi, M. le Président, nous avons un amendement à proposer. Je peux procéder, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y, je vous en prie.

M. Heurtel : Merci. Alors, l'amendement proposé : Ajouter, à l'article 9 du projet de loi, l'alinéa suivant :
«Le ministre peut, par règlement, limiter le nombre de crédits visés au premier alinéa qui pourront être utilisés par un constructeur automobile lors d'une période ultérieure aux fins d'établir le nombre de crédits qu'il a accumulés.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons d'abord disposer de l'amendement. Y a-t-il des interventions sur l'amendement? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci, M. le Président. J'aimerais que le ministre puisse nous expliquer, dans ses commentaires, l'intention qu'il a derrière cet amendement pour voir si elle concorde un peu à l'objectif de fond que j'avais dans un autre amendement de l'article 7, que nous avons suspendu il y a quelques instants, et voir de quelle manière, par règlement, il conçoit donc réglementer la façon d'utiliser ces crédits compensatoires qui ont été accumulés.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Je vais préférer mon commentaire en disant encore une fois, comme je l'ai dit à plusieurs reprises : La réglementation n'est pas entièrement élaborée. Le but de l'amendement, c'est justement... Puis ça, c'est quelque chose qui a été soulevé lors de la consultation particulière et, en effet, ça rejoint, je crois, l'esprit de l'amendement que le député de Terrebonne a proposé pour l'article 7, c'est de se donner la flexibilité, par voie réglementaire, de bien contrôler les crédits supplémentaires qu'un constructeur pourrait accumuler.

Alors, je peux lire, par exemple, le commentaire textuellement que nous avons : Cet amendement vise à prévoir que, lorsqu'un constructeur automobile accumule des crédits en surplus de ceux exigés pour une période donnée, il pourra, lors d'une période ultérieure, si le ministre le prévoit par règlement, les utiliser en quantité limitée pour l'établissement de ces crédits.

Alors, on va explorer notamment le nombre de crédits qui pourraient être utilisés pour une période ultérieure et on va certainement regarder également la durée de ces crédits, la durée de validité de ces crédits.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Excellent. Donc, je comprends, M. le Président, que le ministre est toujours en réflexion en ce qui a trait à la durée péremptoire ou, en tout cas, du moins, la durée de vie de ces crédits. Donc, même si on dit trois, cinq, 10 ans, pour l'instant, tout est sur la table, il n'y a pas de réflexion faite de ce côté-là. Le fond est bon, parce que, bon, la Commission des enjeux énergétiques était venue nous dire autour de cette table, évidemment, là, son inquiétude, et je pense qu'elle faisait référence aussi à des situations qui avaient amené certaines problématiques dans d'autres États du monde.

J'aimerais quand même que le ministre nous dise un peu si cette réflexion va aboutir très prochainement, ou si nous allons le découvrir après l'adoption de ce projet de loi, ou si c'est prévu dans les prochains jours, ou les prochaines semaines, ou les... Quel laps de temps il se laisse pour cette réflexion? Est-ce qu'on a le temps de se rendre jusqu'à l'adoption finale du projet de loi ou on a le temps peut-être d'en discuter encore? Je veux voir un peu où est sa marge de manœuvre, même si je me doute un peu de sa réponse.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Il faut bien comprendre que l'objectif... Puis je crois qu'avec l'amendement que nous avons proposé à l'article 9, je crois qu'on rejoint l'esprit de ce que le député de Terrebonne a proposé à l'article 7. L'idée, ça vient d'une situation... Puis là que le député me corrige si j'ai tort, mais on a bien vu dans l'expérience californienne qu'il y a eu une problématique d'un surplus de crédits. Et donc, dans l'esprit, encore une fois, d'apprendre, tout comme, dans le marché du carbone, on a appris de l'expérience européenne et on a pu mettre des... on a pu adopter des ajustements pour éviter certains déboires du système européen... On voit que la Californie, de son côté, s'est retrouvée, dans certains cas, avec un trop-plein de crédits et que même nos plus récentes informations nous démontrent que la Californie, présentement, étudie justement une révision de sa réglementation pour justement, peut-être, limiter soit la durée de validité d'un crédit ou de réduire le nombre de crédits suite à une période x. Alors, on a, de ce côté-là, le même objectif, M. le Président, que le député de Terrebonne.

Alors, encore une fois, la réglementation est en élaboration présentement, d'où la proposition d'amendement que nous avons faite à l'article 9. Et j'aimerais élaborer davantage, dans le sens qu'on est en échange avec les intervenants justement pour s'assurer qu'on ait l'ensemble des commentaires avant de déposer un projet de règlement. Et je serai heureux de considérer la proposition du député de Terrebonne pour les fins de l'élaboration du règlement.

• (17 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci, M. le Président. Alors, je comprends bien que, bon, le ministre s'inspire évidemment de l'expérience aux États-Unis, plus particulièrement en Californie. Donc, le message a été entendu. C'était effectivement le fond de ma préoccupation.

On comprend aussi que l'objectif, c'est de stimuler aussi la vente de véhicules zéro émission, de ne pas faire le plein de crédits pendant une année puis après ça arrêter d'en vendre les années subséquentes. Donc, on veut une

continuité, une stabilité. Évidemment, on veut un marché qui est fonctionnel. Donc, je comprends que le ministre partage également cette préoccupation et, si c'est le cas, M. le Président, bien, à ce moment-là, je trouve que l'amendement est tout à fait judicieux.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement qui a été proposé pour l'article 9?

M. Lemay : Oui, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Masson.

M. Lemay : Bien, moi, pour ma part, l'article 9, là, l'amendement proposé, je suis tout à fait en accord avec le principe de cet amendement-là. Donc, on est tous sur la même ligne. Cependant, je me posais la question... Puis je comprends que le ministre a déjà répondu partiellement à la question que je n'ai pas encore posée, mais ce que je veux dire, c'est qu'ici le ministre, par son amendement, il va plus sur une quantité de crédits, alors que, bien, personnellement, je crois qu'on aurait pu y aller sur une durée de validité d'un crédit. Exemple, là, on parle souvent dans... On peut acquérir des crédits pendant les trois années préalables à la loi. Bon. Pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas dire, à ce moment-là, qu'un crédit a une limite de temps? Et puis je comprends qu'il a déjà répondu un peu à cette question-là, mais il me semble qu'au lieu d'y aller avec une quantité je serais plutôt allé avec une durée de vie utile d'un crédit. Puis je ne sais pas si le ministre voudrait préciser à cet effet-là, peut-être s'il veut même suspendre son amendement pour qu'on puisse le regarder en termes de durée de vie d'un crédit.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. M. le ministre.

M. Heurtel : M. le Président, il y a quand même l'importance, puis je ne veux pas répéter, là, le raisonnement, il y a quand même une question de prévisibilité aussi. Il faut que les constructeurs sachent à quoi s'en tenir aussi dans le système. Alors, c'est pour ça qu'on va procéder de la façon qu'on a décrite.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député.

M. Lemay : Bien, j'aimerais savoir, à ce moment-là, M. le Président, si on maintient l'amendement tel qu'écrit présentement... puis, comme je vous ai dit, je suis d'accord avec le principe, là, j'aimerais juste savoir, à ce moment-là, comment que ça s'applique. Peut-être que c'est mon incompréhension, mais c'est pour ça que je pose la question. Mais comment ça s'applique?

Si un constructeur arrive à avoir dépassé le nombre de crédits maximal fixé par le ministre dans son règlement, ça voudrait-il dire qu'il faudrait qu'il ait... Si, exemple, il avait l'opportunité de pouvoir faire un échange avec un autre constructeur, il faudrait qu'il le fasse avant la fin de la période de trois ans ou, rendu au moment où le trois ans est accumulé, pour des raisons x, là, il peut procéder à un échange avant que le ministre dise : Tu as trop de crédits, tu ne peux plus... tes crédits sont non applicables? J'aimerais juste savoir comment qu'on va fonctionner à ce niveau-là.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. M. le ministre.

M. Heurtel : Bon, premièrement, M. le Président, bien, ça va être au constructeur de décider comment il dispose de ses crédits, là, durant les périodes. Et, deuxièmement, encore une fois, je vais revenir au fait que, si on lit l'amendement, on parle de limiter le nombre et on parle également d'une période. Alors, on parle des deux. Et donc, encore une fois, c'est...

Et j'aurais cru que le député de Masson comprendrait ce qu'on essaie de faire, parce que, justement, il veut qu'on soit sûrs qu'on ne répète pas des épisodes qui sont moins empreints de succès dans l'expérience californienne. Alors, on en a entendu parler lors de la commission parlementaire sur les consultations particulières, M. le Président, qu'il y a la question de risque qu'on se retrouve avec un surplus de crédits dans le marché. Alors, comment répondre à ça? Il y a deux façons, c'est au niveau de la durée de validité puis le nombre. Et je n'irai pas plus loin parce qu'on est encore en train de travailler. On consulte, on est en contact avec nos amis californiens qui explorent les pistes de solution, on est en contact avec des partenaires, tant du côté de l'industrie que des groupes, et on va, lors du dépôt de la réglementation, justement, répondre à la question du député, mais il serait prématuré, à ce stade-ci, pour moi, d'aller plus loin.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement à l'article 9? M. le député de Masson.

M. Lemay : Bien, juste pour être sûr que c'est bien clair, là : on est d'accord avec la proposition du ministre, de son amendement. D'ailleurs, nous, on avait, à l'article 64, fait une proposition similaire, là, en ajoutant qu'on avait une durée de vie pour les crédits accumulés. Donc, je pense qu'on est tous sur la même longueur d'onde. C'étaient juste des questions d'éclaircissement, à savoir pourquoi il avait préféré utiliser une quantité versus une durée de vie, mais, par les réponses du ministre, j'ai eu les réponses à mes questions.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement à l'article 9? L'amendement à l'article 9 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, maintenant, nous allons procéder à l'étude de l'article 9 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 9 tel qu'amendé? L'article 9, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous allons passer à l'article 10.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. L'article 10 : «Un constructeur automobile visé au premier alinéa de l'article 3 doit, au plus tard le 1er juin de chaque année, déclarer au ministre les renseignements déterminés par règlement du gouvernement, lequel prévoit également les modalités afférentes à cette déclaration. Un constructeur automobile visé au deuxième alinéa de cet article peut quant à lui déclarer ces renseignements en tout temps.

«La déclaration d'un constructeur automobile doit être accompagnée d'une attestation d'un comptable professionnel agréé à l'effet que les renseignements qui y sont déclarés sont exacts.»

Ici, nous avons un amendement à proposer, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

M. Heurtel : Merci. Alors, à l'article 10 du projet de loi, de remplacer, dans le premier alinéa, «1er juin» par «1er septembre»; deuxièmement, insérer, dans le premier alinéa et après «déclarer», l'expression «sous serment»; et, troisièmement, de supprimer le deuxième alinéa.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons d'abord disposer de l'amendement. Je sais qu'il y a un amendement... Nous avons vu passer un amendement du deuxième groupe d'opposition, pour lequel il y a des choses qui se ressemblent, même si ce n'est pas les mêmes. Mais je ne sais pas si vous voulez intervenir, M. le député de Masson?

M. Lemay : Bien, M. le Président, quand je fais la lecture de l'amendement proposé par le ministre, effectivement c'est assez similaire, mais pas exactement pareil comme l'amendement qu'on a déjà proposé. Donc, on va continuer avec l'amendement du ministre, là. Je n'ai pas de problème avec son amendement au moment de prendre la parole.

Le Président (M. Reid) : On verra votre amendement par la suite.

M. Lemay : Bien, en fait, je proposerais même qu'on pourrait retirer notre amendement. Il ne serait pas... ça va dépendre de...

Le Président (M. Reid) : Alors, en fait, c'est que... Après qu'on ait disposé de l'amendement, vous aurez le loisir de proposer votre amendement ou non. Alors, ça va... Parce que l'amendement n'a pas été proposé, vous m'avez effectivement informé de ce que vous allez déposer.

Alors, nous allons d'abord discuter de l'amendement déposé par le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet amendement? Cet amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. L'article 10, maintenant, tel qu'amendé, est-ce que j'ai des commentaires sur l'article 10 tel qu'amendé? L'article 10, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Masson. Pardon. J'allais un peu vite, là.

M. Lemay : Physiquement, M. le Président, je vais le dire à ce moment-là...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : C'est de ma faute. Allez-y. À vous la parole.

M. Lemay : Alors, puisqu'on vient d'adopter l'amendement du ministre, je n'ai pas d'autre commentaire à faire sur l'article 10 et je vais retirer... En fait, je ne déposerai pas mon amendement, là, je retire celui-là que j'avais prévu.

Le Président (M. Reid) : D'accord, merci. Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 10 tel qu'amendé? L'article 10, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci. Adopté. M. le ministre, l'article 11.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. L'article 11 : «Le ministre tient un registre dans lequel il inscrit les renseignements déclarés par les constructeurs automobiles en application de l'article 10.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 11? L'article... Je laisse un peu plus de temps maintenant, là. L'article 11 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 12.

• (17 h 30) •

M. Heurtel : L'article 12 : «Le ministre inscrit également dans le registre, pour chaque constructeur automobile concerné, les crédits établis en vertu du premier alinéa de l'article 8. Il doit, au préalable, aviser par écrit le constructeur automobile du nombre de crédits qu'il entend inscrire et lui accorder un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations. Au terme de ce délai, le ministre notifie sa décision au constructeur automobile.»

Ici, M. le Président, nous avons un amendement à proposer.

Le Président (M. Reid) : ...qui consiste, si je comprends bien, à remplacer l'article 12 au complet, ici?

M. Heurtel : Oui.

Le Président (M. Reid) : Bon. Alors, allez-y. Présentez votre amendement.

M. Heurtel : Merci. Alors, l'amendement proposé pour l'article 12 :

Remplacer l'article 12 du projet de loi par le suivant :

«Sur la base des renseignements déclarés par les constructeurs automobiles, le ministre établit pour chacun d'entre eux, dans les trois mois suivant la date de leur déclaration, le nombre de crédits accumulés pour les années modèles visées par celle-ci et il les inscrit dans le registre. Il y [écrit] également les crédits établis en vertu du premier alinéa de l'article 8.

«Le ministre doit, avant d'inscrire des crédits dans le registre, aviser par écrit le constructeur automobile concerné du nombre de ceux-ci qu'il entend inscrire et lui accorder un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations. Au terme de ce délai, le ministre notifie sa décision au constructeur automobile.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des... D'abord, donc, c'est un amendement qui remplace... Nous allons procéder de la même façon que tous les amendements, c'est-à-dire que nous allons d'abord étudier l'amendement et en disposer, et par la suite nous allons regarder l'article amendé, parce qu'il pourrait y avoir d'autres commentaires. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement? Ça va? Oui, M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, bien, on est en accord avec cet amendement.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement? Alors, l'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, avec cet amendement adopté, nous avons maintenant un article amendé. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 12 tel qu'amendé par son remplacement? L'article 12, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 13, pour lequel, je pense, il y aura un amendement de la part du deuxième groupe d'opposition. M. le ministre.

M. Heurtel : Pour l'article 13?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. «13. En outre des autres conditions prévues au chapitre II, pour qu'un crédit puisse être inscrit dans le registre, tout véhicule automobile neuf considéré pour son calcul doit, au moment de la déclaration prévue à l'article 10, être immatriculé au Québec.»

Ici, M. le Président, je vous demanderais de suspendre l'étude de l'article.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement pour suspendre l'étude de l'article 13?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Merci. L'article 14. M. le ministre.

M. Heurtel : «14. Le ministre peut refuser d'inscrire dans le registre un renseignement, déclaré par un constructeur automobile, qui est faux ou inexact.

«Le ministre doit, au préalable, donner au constructeur automobile un avis de son intention et lui accorder un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations. Cet avis doit mentionner les motifs sur lesquels le refus est fondé. Au terme de ce délai, le ministre notifie sa décision au constructeur automobile.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des commentaires sur l'article 14? L'article 14 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 15.

M. Heurtel : L'article 15 : «15. Le gouvernement peut, par règlement, déterminer les renseignements contenus dans le registre qui ont un caractère public.»

Et, pour cet article, M. le Président, nous avons un amendement à proposer, qui n'était pas dans la liasse que nous avons déposée au début de nos travaux aujourd'hui, et c'est dans un esprit de peut-être rejoindre l'esprit de l'amendement proposé par le député de Terrebonne.

Alors, avec votre permission, M. le Président, l'amendement que nous proposons à l'article 15, c'est de remplacer l'article 15 tel qu'écrit par le suivant :

«15. Les renseignements contenus dans le registre visé à l'article 11 ont un caractère public.

«Le ministre peut toutefois prévoir par règlement, pour certains d'entre eux qu'il y détermine, qu'ils n'ont pas un tel caractère public.»

Alors, on va faire les photocopies.

Le Président (M. Reid) : Nous allons suspendre les travaux quelques instants, le temps de faire des photocopies.

(Suspension de la séance à 17 h 35)

(Reprise à 17 h 37)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons les travaux. L'amendement a été distribué. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement à l'article 15? Je veux juste être sûr qu'il n'y a pas d'intervention puis passer par-dessus. M. le député de Masson.

M. Lemay : C'est très bien. En fait, j'apprécie l'amendement que je vois devant moi, là, présentement, puis je prenais le temps de bien assimiler tous les mots, là, pour les peser, chacun d'entre eux.

(Consultation)

M. Lemay : Oui. Non, j'avais justement... En fait, s'il n'y avait pas eu cet amendement proposé là, soit par le gouvernement ou l'opposition officielle, j'aurais eu des questions, effectivement, sur l'article 15, mais, maintenant que cet amendement est proposé, je n'ai plus de question.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Oui. Moi, monsieur... Merci, M. le Président. J'aimerais quand même que le ministre puisse nous expliquer de façon un peu plus officielle quel est, dans le fond, le caractère public qu'il juge concevable, où est sa prudence. Je pense qu'il a des bons arguments là pour émettre un amendement comme celui-ci. Et j'aimerais aussi inviter à sa réflexion si on ne pourrait pas peut-être y inclure la loi selon... bon, «pour certains d'entre eux qu'il détermine», en lien avec la loi sur l'accès à l'information, pour faire référence justement à des inquiétudes qui pourraient être légitimes. Donc, je veux voir un peu ce qu'il en pense.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Un, la logique ici, c'est, un, de ce que vous voyez... La rédaction de l'amendement change un peu l'attitude par rapport à la rédaction précédente, puis on part avec le principe de vouloir... de tendre vers... rendre publiques le plus possible d'informations. Alors, c'est dans un esprit de transparence. Alors, par souci d'interprétation future de l'article, on veut tendre vers le caractère public des informations dans le registre.

Cela dit, il y a toujours la question — et ça, dans les échanges avec des intervenants — reliée aux secrets commerciaux et à d'autres types d'informations confidentielles, alors il faut quand même émettre le caveat qu'on retrouve au deuxième alinéa de l'amendement.

Pour ce qui est d'une mention à la Loi sur l'accès, bon, la Loi sur l'accès existe, elle est là, je ne crois pas que c'est nécessaire de mentionner d'autres lois pour mentionner que d'autres lois s'appliquent. Mais la loi sur l'accès à l'information s'applique dans le cadre des documents détenus par le gouvernement.

Cela dit, dans ce contexte-ci, je crois qu'encore une fois, par voie réglementaire, on se garde une certaine flexibilité pour couvrir des enjeux qu'à ce stade-ci on ne prévoit pas, mais qu'on pourrait prévoir par la suite.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Terrebonne.
• (17 h 40) •

M. Traversy : Merci, M. le Président. Donc, la réponse du ministre tend quand même à essayer de rendre publiques le maximum d'informations possible en ce qui a trait au projet de loi n° 104 et les constructeurs. Je comprends qu'il ne veut pas rentrer dans les détails parce qu'il y a effectivement des enjeux notamment de secrets commerciaux qui ne peuvent être rendus publics. Mais on comprend que ça va être répandu au plus grand nombre d'informations possible selon, évidemment, toute la motivation et l'information qu'il disposera.

Et je dois vous dire, M. le Président, que plusieurs groupes sont venus nous demander une telle chose, donc je pense que plusieurs acteurs, en tout cas, de la communauté à la fois environnementale mais aussi d'experts sur l'électrification des transports vont être contents que ce genre d'informations puisse être rendu disponible. Je pense qu'il y avait beaucoup d'allusions à tout l'impact que ça peut avoir sur les inventaires. En tout cas, on a eu de bons échanges à ce niveau-là, et je pense qu'à ce moment-là, je vais me ranger derrière la proposition du gouvernement pour cet amendement et retirer par la suite le mien.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Alors, juste, là, pour une correction de forme, l'amendement ne précise pas par écrit qu'on remplace l'article 15 par celui-là, donc on va le faire directement dans les procès-verbaux, et tout ça.

Une voix : Ce n'est pas un amendement. C'est une correction de forme.

Le Président (M. Reid) : Non, non, non, c'est un amendement... Bien, c'est une correction de forme. Ce n'est pas un amendement. D'accord. Non, il n'y a pas de problème. Mais je dois le dire pour que ça soit clair pour tout le monde et pour les plusieurs centaines d'années où les gens vont lire, effectivement, les travaux de la commission. Alors, l'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Maintenant, nous avons un article 15 tel qu'amendé, et est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent soumettre des amendements? M. le ministre? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Je ne dépose plus rien, M. le Président, j'avance.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article tel qu'amendé, l'article 15? L'article 15, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Voilà. Donc, nous avons respecté toutes les formes. M. le ministre, nous en sommes à l'article 16.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. L'article 16 : «Le ministre peut désigner toute personne pour enquêter sur toute matière relative à l'application de la présente loi et de ses règlements.

«L'enquêteur peut se faire accompagner d'une personne possédant une expertise particulière.»

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 16? L'article 16 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 17.

M. Heurtel : «17. Un enquêteur doit, sur demande, se nommer et produire le certificat, signé par le ministre, qui atteste sa qualité.»

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 17? L'article 17 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 18.

M. Heurtel : «18. Un enquêteur ne peut être poursuivi en justice en raison d'actes accomplis de bonne foi dans l'exercice de ses fonctions.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 18? L'article 18 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous changeons de chapitre. M. le ministre, nous en sommes à l'article 19.

M. Heurtel : «19. Une sanction administrative pécuniaire d'un montant de 1 000 \$ peut être imposée à un constructeur automobile qui, en contravention avec une disposition de la présente loi, fait défaut de fournir tout renseignement ou tout document exigé en vertu de la présente loi ou nécessaire à l'application de celle-ci, ou ne respecte pas les délais fixés pour leur production.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur cet article 19? L'article 19 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 20.

M. Heurtel : «20. Le gouvernement ou le ministre peut, dans un règlement qu'il prend en vertu de la présente loi, prévoir qu'un manquement à l'une de ses dispositions puisse donner lieu à une sanction administrative pécuniaire. Il peut y prévoir des conditions d'application de la sanction et y déterminer les montants ou leur mode de calcul, lesquels peuvent notamment varier selon l'importance du dépassement des normes qui n'ont pas été respectées, sans toutefois excéder un montant de 2 000 \$ dans le cas d'une personne physique ou de 10 000 \$ dans les autres cas.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 20? L'article 20 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Nous passons à l'article 21, qui est plus long et pour lequel M. le député de Masson a annoncé qu'il y aurait un amendement. Alors, nous allons commencer par l'article. M. le ministre.

M. Heurtel : «21. Les sanctions administratives pécuniaires prévues aux articles 19 et 20 peuvent être imposées par les personnes désignées par le ministre.

«Pour l'application du premier alinéa, le ministre élabore et rend public un cadre général d'application de ces sanctions administratives en lien avec l'exercice d'un recours pénal et y précise notamment les éléments suivants :

«1° les objectifs poursuivis par ces sanctions, notamment inciter le constructeur automobile à prendre rapidement les mesures requises pour remédier au manquement et dissuader la répétition de tels manquements;

«2° les catégories de fonctions dont sont titularisées les personnes désignées pour les imposer;

«3° les critères qui doivent les guider lorsqu'un manquement est constaté, notamment la prise en considération de la nature de ce manquement, de son caractère répétitif et des mesures prises par le constructeur automobile pour remédier au manquement;

«4° les circonstances dans lesquelles le recours pénal sera priorisé;

«5° les autres modalités relatives à l'imposition d'une telle sanction, notamment le fait que celle-ci doit être précédée de la notification d'un avis de non-conformité.

«Ce cadre général doit présenter la catégorisation des sanctions administratives ou pénales telle qu'elle est définie par la loi ou ses règlements.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 21? M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui. Comme vous avez mentionné, là, j'ai un amendement à proposer. On peut le faire?

Le Président (M. Reid) : ...

M. Lemay : Donc, en fait, j'avais écrit «modifier l'article 66», là, mais vous comprendrez que c'est : Modifier l'article 21 du projet de loi en ajoutant, à la toute fin, le passage suivant :

«Les dispositions relatives aux sanctions administratives pécuniaires, prévues aux articles 19 et 20, ne sont pas applicables pendant les trois premières années complètes de l'entrée en vigueur du premier règlement pris en application de la présente loi.»

Le Président (M. Reid) : Est-ce que vous souhaitez commenter ou expliquer votre amendement?

M. Lemay : Bien, en fait, M. le Président, pour quoi est-ce qu'on propose cet amendement-là, en fait, c'est pour suspendre les dispositions relatives aux sections pendant les trois premières années. Pourquoi? Bien, c'est pour accorder une plus grande souplesse pour combler un déficit par l'achat de crédits au gouvernement.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. Nous devons donc disposer de cet amendement. Y a-t-il des interventions sur l'amendement?

M. Lemay : Le ministre ne veut pas commenter cet amendement?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Alors, avez-vous d'autres interventions, M. le député de Masson, ou...

M. Lemay : Bien, moi, j'aurais cru que ça aurait pu être... En fait, ça veut dire quoi, dans le fond, M. le ministre? Si on peut poser une question, est-ce que ça voudrait dire que, pendant les trois premières années de l'entrée en vigueur de la loi, un constructeur pourrait recevoir des sanctions administratives pécuniaires? C'est ça que vous... Moi, en fait, l'objectif, c'était d'avoir de la souplesse pour ne pas que ça arrive au tout début, pour justement qu'on puisse s'adapter en cours de route.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : M. le Président, la souplesse dans le projet de loi, ça va être dans le fait qu'il va y avoir des années précédant 2018 qui vont être considérées dans l'atteinte de la cible de 2018. Ça, c'est la souplesse. Mais, comme c'est le cas dans la Loi sur la qualité de l'environnement, comme c'est le cas dans d'autres dispositions législatives au Québec, il faut qu'il y ait des dispositions, tant au niveau pénal qu'au niveau des sanctions administratives, pour justement s'assurer du respect de la loi et de sa réglementation et aussi s'assurer... justement pour démontrer le sérieux puis qu'il y a des conséquences au non-respect de la loi et de sa réglementation. Alors, tout comme c'est le cas dans la Loi sur la qualité de l'environnement, on a établi un régime.

Le fait est que l'idée d'un projet de loi comme le projet de loi n° 104... On l'a appris en commission parlementaire, l'ancien ministre de l'Environnement, Breton, a dit que, dès 2013, je crois, si je me souviens bien — et je vois par un signal de hochement positif de la tête du député de Terrebonne — il y avait eu des discussions sérieuses. Nous avons annoncé notre intention d'aller de l'avant avec une norme VZE lors de l'annonce de notre plan d'action sur l'électrification des transports, en octobre 2015. Ce n'est pas nouveau, là, ça. Or, dès 2013, le gouvernement du Parti québécois parlait de son intention, il y a même eu un projet de loi de la députée de Vachon, le député de Terrebonne y a fait allusion. Même le principe du projet de loi, la semaine dernière, a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale, M. le Président. On ne peut pas parler ici, là, de quelque chose qui est une surprise.

Et donc, quand on parle de souplesse, la souplesse, je crois qu'on la démontre par le fait qu'on est prêts à considérer des années précédentes à 2018 dans le calcul éventuel du total pour être considéré par 2018. Mais d'aller... de suivre la proposition du député de Masson, c'est dire : Bien, finalement, pour les trois premières années du projet de loi... Puis on parle de quelque chose qui vise les années 2018-2025, ça fait qu'on parle, en quelque sorte, presque la moitié de l'application de la première phase du projet de loi, de dire : Bien, il n'y a aucune conséquence à produire une déclaration. Ça, on n'est tout simplement pas d'accord avec ça.

• (17 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'amendement du député de Masson? L'amendement du député de Masson est-il adopté?

Des voix : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est rejeté. Nous allons revenir à l'étude de l'article 21 tel quel. Y a-t-il des interventions sur cet article 21? M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président. J'ai une question à l'article 21. J'aimerais savoir, exemple, si un constructeur, il décide que, lui, là, il ne divulguera jamais de renseignements, parce que, pour lui, payer 10 000 \$, l'amende maximale, là, de 10 000 \$, là, ça fait son affaire... Est-ce que présentement, de la manière que c'est écrit, l'article 21, quelqu'un pourrait à tout jamais payer son 10 000 \$ par année puis s'en tirer?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : M. le Président, je référerai le député à l'article 29 du projet de loi, qui dit, et je cite :
«Un manquement susceptible de donner lieu à l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire constitue un manquement distinct pour chaque jour durant lequel il se [produit].»

Alors, je crois qu'il devrait revoir ses calculs. La conséquence pour un constructeur serait beaucoup plus importante que ce qu'il vient de décrire.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Masson, ça va?

M. Lemay : Merci pour cette réponse.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 21? L'article 21 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, M. le ministre, l'article 22.

M. Heurtel : «22. Aucune décision d'imposer une sanction administrative pécuniaire ne peut être notifiée à un constructeur automobile en raison d'un manquement à une disposition de la présente loi ou de ses règlements lorsqu'un constat d'infraction lui a été antérieurement signifié en raison d'une contravention à la même disposition, survenue le même jour et fondée sur les mêmes faits.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 22? L'article 22 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous passons à l'article 23. M. le ministre.

M. Heurtel : «Lorsqu'un manquement à une disposition de la présente loi ou de ses règlements est constaté, un avis de non-conformité peut être notifié au constructeur automobile en défaut afin de l'inciter à prendre sans délai les mesures requises pour remédier au manquement. Un tel avis doit faire mention que le manquement pourrait notamment donner lieu à une sanction administrative pécuniaire et à l'exercice d'une poursuite pénale.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 23? L'article 23 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, l'article 24.

M. Heurtel : «24. Lorsqu'une personne désignée par le ministre impose une sanction administrative pécuniaire à un constructeur automobile, elle lui notifie sa décision par un avis de réclamation conforme à celui prévu à l'article 47.

«Il ne peut y avoir cumul de sanctions administratives pécuniaires à l'égard d'un même constructeur automobile, en raison d'un manquement à une même disposition, survenu le même jour et fondé sur les mêmes faits. Dans le cas où plusieurs sanctions seraient applicables, la personne qui impose la sanction détermine celle qu'elle estime la plus appropriée compte tenu des circonstances et des objectifs poursuivis par de telles sanctions.»

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur cet article 24? L'article 24 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Article 25. M. le ministre.

M. Heurtel : «Le constructeur automobile peut, par écrit, demander le réexamen de la décision dans les 30 jours de la notification de l'avis de réclamation.

«Le ministre désigne les personnes chargées de réexaminer les décisions relatives aux sanctions administratives pécuniaires. Ces personnes doivent relever d'une autorité administrative distincte de celle de qui relèvent les personnes qui imposent de telles sanctions.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet article 25? L'article 25 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 26. M. le ministre.

M. Heurtel : «26. Après avoir donné au demandeur l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents pour compléter son dossier, la personne chargée du réexamen décide sur dossier, sauf si elle estime nécessaire de procéder autrement. Elle peut alors confirmer la décision qui fait l'objet du réexamen, l'infirmier ou la modifier.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. L'article 26, est-ce qu'il y a des interventions? L'article 26 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre, l'article 27.

M. Heurtel : «La demande de réexamen doit être traitée avec diligence. La décision en réexamen doit être écrite en termes clairs et concis et être motivée [ou] notifiée au demandeur avec la mention de son droit de la contester devant le Tribunal administratif du Québec et du délai pour exercer ce recours.

«Si la décision en réexamen n'est pas rendue dans les 30 jours de la réception de la demande ou, le cas échéant, du délai accordé au demandeur pour [préserver] ses observations ou pour produire des documents, les intérêts prévus au troisième alinéa de l'article 47 sur le montant dû sont suspendus jusqu'à ce que la décision soit rendue.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre.

M. Heurtel : C'était presque...

Le Président (M. Reid) : ...un poème. Merci, M. le ministre. Alors, y a-t-il des interventions sur l'article 27? L'article 27 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 28.

M. Heurtel : Merci. «28. L'imposition d'une sanction administrative pécuniaire pour un manquement à la loi ou à ses règlements se prescrit par deux ans à compter de la date du manquement.

«Toutefois, lorsque de fausses représentations sont faites au ministre, à un fonctionnaire ou à un enquêteur, la sanction administrative pécuniaire peut être imposée dans les deux ans qui suivent la date à laquelle l'enquête qui a donné lieu à la découverte du manquement a été entreprise.

«Le certificat du ministre ou de l'enquêteur constitue, en l'absence de toute preuve contraire, une preuve concluante de la date à laquelle cette enquête a été entreprise.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, moi, j'avais juste une petite question, parce que ce n'est pas mon domaine, le côté légal, là, mais, bref, quand on mentionne «lorsque de fausses représentations», est-ce que c'est utilisé ailleurs dans d'autres projets de loi, ou est-ce que, dans le fond, c'est bien défini, qu'est-ce que ça veut dire, la définition d'une fausse représentation, ou on a besoin d'éclaircissements?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : Je réfère le député à l'article 115.21 de la Loi sur la qualité de l'environnement, qui prévoit le même régime. C'est une question relative à la prescription. C'est pour s'assurer que les délais de prescription dans le cas de fausses déclarations commencent à courir au moment de la découverte et non pas au tout début du processus. Alors, c'est pour nous donner la marge de manoeuvre. Et donc c'est quelque chose qui, oui, est déjà prévu dans la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le Président (M. Reid) : Éclaircissement intéressant, merci. M. le député de Masson, ça va?

M. Lemay : Oui, ça va, merci.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 28?

M. Traversy : Juste une petite...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : M. le Président, bon, dans ledit article, on dit présentement que, bon, «la sanction administrative pécuniaire peut être imposée dans les deux ans qui suivent la date à laquelle l'enquête a donné lieu à une découverte du manquement». Je veux juste bien comprendre. Est-ce que l'entreprise qui déciderait de payer avant que le gouvernement, évidemment, là, arrive à un manquement...arrive, dans le fond, à son échéance de deux ans se verrait pardonnée? Est-ce que c'est une flexibilité, une latitude que le ministre se... Je veux juste comprendre un peu le processus, parce qu'habituellement, lorsqu'on a une sanction, on est pénalisé. Là, on étire de deux ans. Je veux juste comprendre l'intention un peu derrière, là, cette marge de manoeuvre.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : Alors, si je comprends bien la question du député, l'idée, c'est qu'en partant on... Puis ça, c'est assez normal dans un processus législatif, peu importe le domaine, là, il y a des délais de prescription. Alors, ce que 28 impose, au premier alinéa, c'est une prescription de deux ans. Cela dit, il peut y avoir une enquête qui débute plus tard. Alors, c'est simplement si une enquête... Si, par exemple, il y a une enquête qui débute, on débarque chez un constructeur automobile, puis l'enquêteur découvre que finalement le constructeur a fait une fausse déclaration, alors on pourrait se retrouver... techniquement, il pourrait y avoir un cas où la prescription de deux ans prévue au premier alinéa soit déjà échue... ou atteinte, devrais-je dire plutôt. Alors, conséquemment, dans le cas de la découverte d'une fausse déclaration, bien, on repart un nouveau deux ans, là, si vous me permettez l'expression, là, M. le Président. On se donne un nouveau délai de deux ans, qui commence à courir à partir de la découverte de la fausse déclaration par l'enquête.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 28?

M. Traversy : C'était très clair. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Est-ce que l'article 28 est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Merci. Alors, étant donné l'heure, nous allons suspendre les travaux jusqu'à ce soir, et ça va se passer à la salle Papineau.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 19 h 37)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Nous en étions à l'article...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Une voix : 29.

Le Président (M. Reid) : Oui, nous en étions à l'article 29. Nous venions d'adopter, avant de lever la séance, l'article 28. Donc M. le ministre, est-ce que vous voulez nous expliquer l'article 29?

M. Heurtel : Je le veux, M. le Président.

«Un manquement susceptible de donner lieu à l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire constitue un manquement distinct pour chaque jour durant lequel il se poursuit.»

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 29? L'article 29 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous passons à l'article 30.

M. Heurtel : «Un constructeur automobile peut contester devant le Tribunal administratif du Québec :

«1° le nombre de crédits inscrits pour lui par le ministre dans le registre en application de l'article 12;

«2° le refus par le ministre d'inscrire dans le registre, en application de l'article 14, un renseignement qu'il lui a déclaré.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article n° 30? L'article n° 30 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'article 31. M. le ministre.

M. Heurtel : «Un constructeur automobile peut contester devant le Tribunal administratif du Québec un avis de réclamation qui lui a été notifié, autre que celui qui lui a été notifié conformément à l'article 24, ou une décision en réexamen confirmant l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire.

«Lorsqu'il rend sa décision, le Tribunal administratif du Québec peut statuer à l'égard des intérêts accumulés alors que le recours devant le Tribunal était pendant.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 31? L'article 31 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Merci. M. le ministre, nous en sommes à l'article 32.

M. Heurtel : «Le recours doit être formé dans les 60 jours qui suivent la notification de la décision contestée.»

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 32? L'article 32 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous en sommes à l'article 33.

M. Heurtel : «Quiconque fait défaut de fournir tout renseignement ou tout document exigé en vertu de la présente loi ou nécessaire à l'application de celle-ci ou ne respecte pas les délais fixés pour leur production est passible d'une amende d'au moins 1 000 \$ et d'au plus 100 000 \$ s'il s'agit d'une personne physique et d'une amende d'au moins 3 000 \$ et d'au plus 600 000 \$ dans les autres cas.»

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des interventions sur l'article 33? L'article 33 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Merci. L'article 34. M. le ministre.

M. Heurtel : «Quiconque entrave l'exercice des fonctions d'un fonctionnaire ou d'un enquêteur ou le trompe par des réticences ou des fausses déclarations est passible d'une amende d'au moins 2 500 \$ et d'au plus 250 000 \$ s'il s'agit d'une personne physique et d'une amende d'au moins 7 500 \$ et d'au plus 1 500 000 \$ dans les autres cas.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 34? L'article 34 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

• (19 h 40) •

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, nous en sommes à l'article 35.

M. Heurtel : «35. Malgré les articles 33 et 34, le gouvernement ou, le cas échéant, le ministre peut, parmi les dispositions d'un règlement qu'il prend en vertu de la présente loi, déterminer celles dont la violation constitue une infraction et rend le contrevenant passible d'une amende dont il fixe les montants minimal et maximal. Le gouvernement peut en outre prévoir qu'une violation rend le contrevenant passible, malgré l'article 231 du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1), d'une peine d'emprisonnement, ou de l'amende et de l'emprisonnement à la fois.

«Les peines maximales fixées en application du premier alinéa ne peuvent excéder celles prévues à l'article 34.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je pense que M. le député de Masson avait annoncé un amendement. Est-ce que vous voulez présenter votre amendement, M. le député de Masson?

M. Lemay : Merci, M. le Président. Donc, effectivement, j'ai un amendement à l'article 35. Dans le fond, modifier l'article 35 du projet de loi en ajoutant, à la toute fin, le passage suivant :

«Les dispositions relatives aux dispositions pénales, prévues aux articles 33 et 34, ne sont pas applicables pendant les trois premières années complètes de l'entrée en vigueur du premier règlement pris en application de la présente loi.»

Les commentaires?

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. Lemay : En fait, M. le Président, c'est pour aller dans le sens de ce qu'on avait déposé à l'article 21 et c'est suite à des demandes que nous avons reçues dans nos consultations sur le terrain.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il des commentaires sur l'amendement à l'article 35?

M. Heurtel : Oui, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. le ministre.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Même raisonnement que j'ai décrit pour l'article 21, pour la demande d'amendement du député de Masson pour l'article 21. Le même raisonnement, avec les ajustements nécessaires, s'applique ici.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres commentaires? M. le député de Masson.

M. Lemay : Bien, je n'ai pas aucune question supplémentaire, puisque c'est le même raisonnement que tout à l'heure à l'article 21.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres commentaires sur l'amendement à l'article 35? L'amendement à l'article 35 est-il adopté?

M. Bolduc : Rejeté. Non?

Le Président (M. Reid) : Il est rejeté.

Une voix : L'amendement est rejeté, oui, oui.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

M. Heurtel : L'amendement est rejeté, M. le Président. Oui, c'est ça.

Le Président (M. Reid) : Oui, c'est ça, c'est ça.

M. Traversy : Merci, M. le député de Lac-Mégantic.

Le Président (M. Reid) : Alors, l'amendement est rejeté. Alors, nous retournons à l'étude de l'article 35. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 35? L'article 35 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Nous en sommes à l'article 36. M. le ministre, à vous la parole.

M. Heurtel : «Les montants des amendes prévus aux articles 33 et 34 ou par les règlements sont portés au double pour une première récidive et au triple pour toute récidive additionnelle. La peine maximale d'emprisonnement est portée à cinq ans moins un jour pour toute récidive.

«En outre, lorsque le contrevenant commet une infraction prévue à une disposition de la présente loi ou de ses règlements alors qu'une déclaration de culpabilité a été antérieurement prononcée contre lui en raison d'une infraction à l'une de ces dispositions et que, abstraction faite des montants prévus en cas de récidive, le montant de l'amende minimale prévu pour la première infraction était égal ou supérieur à celui prévu pour l'infraction subséquente, les montants minimal et maximal de l'amende ainsi que, le cas échéant, la peine d'emprisonnement prévus pour cette dernière infraction deviennent, si le poursuivant les réclame, ceux prévus en cas de récidive ou, le cas échéant, de récidive additionnelle.

«Le présent article s'applique dans la mesure où la déclaration antérieure de culpabilité a été prononcée au cours des deux années précédant la perpétration de l'infraction subséquente, [et] au cours des cinq années précédentes si le montant minimal de l'amende auquel était passible le contrevenant pour l'infraction antérieure était celui prévu à l'article 34. Les montants des amendes prévus pour une récidive additionnelle s'appliquent si l'infraction antérieure a été sanctionnée à titre de récidive.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur l'article 36? L'article 36 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre. Nous en sommes maintenant à l'article 37.

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon? Oui?

M. Lemay : M. le Président, j'ai une proposition. Je crois comprendre que, pour le reste de cette section, de ce chapitre dans le projet de loi, il n'y a aucune intervention ou amendement proposé. Je proposerais d'adopter les articles 37 à 46 en bloc.

Le Président (M. Reid) : 40 quoi, vous dites?

M. Lemay : 46.

Le Président (M. Reid) : À 46? Est-ce que...

Une voix : Bien, moi, je suis d'accord là-dessus.

M. Traversy : Moi, je n'ai pas aucun problème non plus avec ça. Mais j'adore la lecture du ministre, par contre. Je dois vous avouer que...

M. Heurtel : Je m'étais pratiqué, en plus.

M. Traversy : Il s'était pratiqué avant. Mais, si tout le monde consent, j'y consens également.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce que j'ai consentement pour disposer en bloc de l'article 37 à l'article 46, si j'ai bien compris?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, est-ce que ces articles sont adoptés?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Alors, ces articles, donc, sont adoptés en bloc.

Nous en sommes à l'article 47, pour lequel il y a d'ailleurs un amendement, je pense, que le ministre va présenter après avoir présenté l'article.

M. Heurtel : Exact, M. le Président. «Le ministre peut réclamer à une personne tout montant qui lui est dû en vertu de la présente loi ou de ses règlements par la notification d'un avis de réclamation. Toutefois, s'il s'agit de l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire, la réclamation est faite par la personne désignée par le ministre en application de l'article 22.

«Tout avis de réclamation doit énoncer le montant réclamé, les motifs de son exigibilité et le délai à compter duquel il porte intérêt. S'il s'agit de l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire, l'avis de réclamation doit faire mention du droit d'obtenir le réexamen de cette décision et le délai pour en faire la demande. Dans les autres cas, l'avis doit faire mention du droit de contester la réclamation devant le Tribunal administratif du Québec et le délai pour exercer un tel recours.

«L'avis de réclamation doit aussi contenir des informations relatives aux modalités de recouvrement du montant réclamé, notamment celles relatives à la délivrance du certificat de recouvrement prévu à l'article 51 et à ses effets.

«Sauf disposition contraire, le montant dû porte intérêt, au taux prévu au premier alinéa de l'article 28 de la Loi sur l'administration fiscale (chapitre A-6.002), à compter du 31^e jour suivant la notification de l'avis.

«La notification d'un avis de réclamation interrompt la prescription prévue au Code civil quant au recouvrement d'un montant dû.»

Et je passerais maintenant à l'amendement proposé, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui, allez-y.

M. Heurtel : Alors : Remplacer, dans le premier alinéa de l'article 47 du projet de loi, ce qui suit : «22» par ce qui suit : «21».

Le Président (M. Reid) : Pouvez-vous dire exactement pourquoi? C'est une coquille?

M. Heurtel : C'est une coquille.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Est-ce qu'il y a des... Sur l'amendement, d'abord. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? L'amendement est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Maintenant, est-ce que l'article 47, tel qu'amendé... Nous allons l'étudier. Est-ce qu'il y a des commentaires ou des interventions sur l'article 47 tel qu'amendé? L'article 47, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre. Nous en sommes à l'article 48.

M. Heurtel : Avant de passer à 48, M. le Président, vous permettez, je me tourne vers mon collègue de Masson pour savoir s'il a une autre proposition semblable à sa précédente.

M. Lemay : M. le Président, compte tenu du fait que, dans le reste du chapitre, les articles 48 à 62 ne font l'objet d'aucun amendement, je proposerais qu'on procède à l'adoption en bloc des articles 48 à 62.

Le Président (M. Reid) : À 62?

M. Lemay : Oui.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai un consentement de l'ensemble des membres de la commission?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Consentement?

M. Traversy : Il y a consentement, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors, nous allons procéder... nous allons disposer de ces articles. Alors, est-ce que ces articles sont adoptés?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Donc, je répète que les articles de n° 48 jusqu'à l'article n° 62, inclusivement, sont adoptés.

M. le ministre, nous en sommes à l'article 63.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. L'annexe III de la Loi sur la justice administrative (chapitre J-3) est modifiée par l'ajout, à la fin, du paragraphe suivant :

«7° les recours formés en vertu des articles 30 ou 31 de la 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 (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de [la présente] loi).»

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des commentaires ou des interventions sur l'article 63? L'article 63 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Merci. Nous allons passer maintenant à l'article 64, pour lequel il y a au moins un amendement qui a été annoncé par le député de Masson.

M. Heurtel : Alors : 64. L'année modèle 2018 est la première année modèle pour laquelle l'obligation d'accumuler des crédits prévue au premier alinéa de l'article 3 est applicable et pour laquelle des redevances pourraient être exigées en vertu du deuxième alinéa de l'article 8.

La date à laquelle le ministre établit pour la première fois, en vertu du premier alinéa de l'article 8, le nombre de crédits accumulés par un constructeur automobile est le 1er juin 2019.

Les véhicules automobiles neufs des années modèles 2016 et 2017 vendus ou loués au Québec donnent droit à des crédits s'ils répondent aux conditions prévues aux articles 6 et 13, suivant la valeur, les paramètres, les règles de calcul et les conditions fixés par règlement du gouvernement.

M. le Président, je demande la suspension de l'étude de l'article 64.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai consentement pour suspendre l'article 64?

Des voix : Consentement.

• (19 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Consentement. Alors donc, pour l'instant, ça suspend également la volonté de pouvoir l'amender.

Alors, nous passons, M. le ministre, à l'article 65, pour lequel il y a eu aussi des annonces d'amendement.

M. Heurtel : La présente loi s'applique également aux véhicules automobiles neufs des années modèles 2016, 2017 et 2018 vendus ou loués au Québec avant la date de son entrée en vigueur.

Là également, M. le Président, je demande la suspension de l'étude de l'article.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que j'ai consentement pour suspendre l'article 65?

M. Traversy : On a consentement. Il y a des questions à venir, mais on a consentement.

Le Président (M. Reid) : Ça, on va pouvoir... Mais est-ce qu'on va... On va le reprendre demain, probablement, demain après-midi.

M. Traversy : C'est parfait.

Le Président (M. Reid) : L'article 66. M. le ministre.

M. Heurtel : Le ministre doit, au plus tard le (indiquer ici la date qui suit de quatre ans celle de l'entrée en vigueur du présent article), faire rapport au gouvernement sur la mise en oeuvre de la présente loi et, par la suite tous les cinq ans, lui faire rapport sur l'application de celle-ci.

Ce rapport est déposé par le ministre dans les 15 jours suivants devant l'Assemblée nationale ou, si elle ne siège pas, dans les 15 jours de la reprise de ses travaux.

Ici, M. le Président, nous proposons un amendement.

Le Président (M. Reid) : Oui, à 66. Alors, voulez-vous présenter votre amendement?

M. Heurtel : Oui, M. le Président. Alors, article 66 : À l'article 66 du projet de loi :

1° remplacer, dans le premier alinéa, «quatre» par «trois»; et

2° de remplacer, dans le premier alinéa, «cinq» par «quatre».

Cet amendement permet de donner suite à certains commentaires formulés par l'industrie automobile et des groupes environnementaux afin de permettre une reddition de comptes plus fréquente sur la mise en oeuvre de la loi et de la réglementation et sur l'application par la suite. Ainsi, le premier rapport de mise en oeuvre du ministre serait transmis au gouvernement en 2020.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons d'abord disposer de cet amendement. Est-ce qu'il y a des commentaires ou des interventions sur cet amendement à l'article 66? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci, M. le Président. Écoutez, nous avons la préoccupation similaire du ministre de vouloir essayer d'assurer des suivis pour la mise en vigueur du présent projet de loi, essayer de s'adapter aux réalités et de le mettre à jour. C'est ce que plusieurs groupes sont venus nous annoncer, en tout cas nous demander de réfléchir autour de cette table. Nous étions un peu plus motivés à changer le «quatre» par «deux», mais là on y va pour un «trois». Alors, il y a quand même une volonté d'essayer de resserrer un peu, ici, la réglementation et surtout d'assurer un suivi plus constant.

On pense que c'est un pas dans la bonne direction. Alors, nous allons appuyer le ministre dans sa démarche et retirer notre article. Par contre, évidemment, on compte beaucoup sur son discrétionnaire et toute sa réglementation à venir pour nous impressionner, parce qu'il y a beaucoup d'attentes, là, qui sont créées autour de cette table. Et on pense que le fond est bon, et, comme c'est une première ici, au Québec, nous voulons encourager la démarche de façon positive.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup, M. le député de Terrebonne. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement à l'article 66 déposé par M. le ministre? M. le député de Masson.

M. Lemay : Bien, écoutez, M. le Président, on voit que c'est un bon pas dans la bonne direction, mais on avait aussi un amendement à cet article-là pour remplacer «quatre» par «deux ans» puis ensuite de continuer de faire des suivis à tous les deux ans, compte tenu du fait qu'il y a une grande partie qui est dans un règlement puis qu'on doit s'ajuster au fur et à mesure. Je comprends que le ministre, il a des cibles qu'il va maintenir, là, ses cibles pour 2018, 2020 puis 2025, mais ça reste que, dans un esprit de flexibilité et pour pouvoir s'adapter, on aurait préféré voir ici un suivi à tous les deux ans. Je comprends que le ministre arrive avec son «trois» et «quatre». Je ne sais pas s'il voulait y aller avec ses commentaires, mais allez-y.

M. Heurtel : Deux commentaires. Premièrement, aller en bas de trois ans, bien honnêtement, je trouve ça difficile parce que la période de conformité est de trois ans. Alors, si on veut... Puis je suis entièrement d'accord avec le principe, puis là je crois que tout le monde autour de la table, ici, est d'accord avec l'idée que le délai initial était trop long, là, ce qui était proposé dans le projet de loi. Les commentaires, il y avait un consensus, un large consensus de la part des intervenantes et intervenants qui ont parlé de ce point-là en commission parlementaire. Ce sont des technologies qui bougent vite, il faut être flexibles aussi pour bien être capables de suivre l'évolution du projet de loi, puis, s'il y a lieu, d'être en mesure d'apporter des correctifs ou des améliorations.

Cela dit, en bas de trois ans, j'ai l'impression qu'on se tirait un peu dans le pied parce qu'encore une fois, la période de conformité pour un constructeur automobile étant de trois ans, on n'aurait pas le portrait complet en deux ans. Alors, de ce côté-là, on milite plus pour trois ans la première année, puis là s'ajuster, puis là, ensuite, quatre la suivante, pour un souci de stabilité aussi et de prévisibilité pour tous les intervenants et intervenantes concernés.

Et il ne faut pas oublier aussi que la réglementation... Ça, c'est un des avantages aussi de la réglementation, c'est qu'étant donné que plusieurs éléments de l'application de la loi vont être faits par voie réglementaire, il y a une plus grande flexibilité. Je donne un exemple, l'exemple, c'est le marché du carbone. Avec le marché du carbone... On a vu, suite à l'application du marché du carbone, des effets dans certains secteurs, puis, parce qu'on avait la voie réglementaire, on avait établi l'application des règles du marché du carbone par voie réglementaire, bien, on a pu s'ajuster, parce qu'on a vu que, dans certains secteurs, bien, ça n'atteignait pas les résultats escomptés.

Alors, nous, ici... il n'y a personne ici qui veut indûment nuire à qui que ce soit non plus. Il faut qu'on pose un geste, on a été très clairs sur nos objectifs, on veut que ça se fasse comme il faut. On ne veut pas aussi générer... si, par exemple, on découvrirait qu'il y avait des effets pervers de l'application de la loi, bien, par voie réglementaire, on aurait la flexibilité de s'adapter rapidement.

Cela dit, pour ce qui est d'un rapport, je crois que le plus tôt qu'on puisse se donner, c'est trois ans, vu la période de conformité qui a été établie à trois ans.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci pour ces explications, M. le ministre. Ma prochaine question va porter... Dans notre amendement qu'on déposait, on avait aussi une portion qu'on mentionnait qu'on voulait que le Commissaire au développement durable fasse rapport au ministre sur l'application de la loi puis que ce rapport-là soit rendu public au moment déterminé, jugé opportun par le Vérificateur général du Québec. Est-ce que c'est quelque chose que vous croyez qu'il serait possible d'intégrer à l'article 66?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre.

M. Heurtel : M. le Président, de la façon que je comprends le rôle du Commissaire au développement durable, c'est le Commissaire au développement durable qui décide sur quoi il ou elle va faire rapport. Alors, je pense que, si on voulait aller dans cette voie-là, la voie que propose le député de Masson... je crois qu'il faudrait modifier d'autres lois, sous toutes réserves, là. Mais, je veux dire, nous, on a l'intention de faire un rapport, puis ce rapport, nous, c'est quelque chose qu'on va vouloir transparent puis qu'on va vouloir être capables de... sur lequel on va pouvoir échanger. Mais de là de déterminer... Je ne crois pas que c'est du ressort de ce projet de loi là de forcer le Commissaire au développement durable à faire un... à examiner le projet de loi... ou l'application de la loi, plutôt.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres commentaires sur cet amendement? M. le député de Masson.

M. Lemay : Ah! bien, les explications du ministre... Merci pour ces explications-là. C'était une proposition, puis effectivement on en tient compte. C'est un bon pas dans la bonne direction, on va accepter votre amendement.

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? L'amendement est-il accepté, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est adopté. Maintenant, est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 66 tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

M. Lemay : Bien, M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Non, je demande s'il y a des commentaires ou des interventions sur l'article tel qu'amendé.

M. Traversy : Je retire mon dépôt d'amendement, et donc on peut procéder au vote de l'article amendé.

Le Président (M. Reid) : Oui, d'accord, vous ne le présentez pas. M. le député de Masson.

M. Lemay : Alors, moi aussi, je vais retirer la proposition d'amendement que j'avais sur la table, elle n'est plus là.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Alors, je vais poser la question : Donc, l'article 66, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre. L'article 67.

M. Heurtel : Le ministre responsable de l'Environnement est responsable de l'application de la présente loi.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur cet article 67? L'article 67 est-il adopté?

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Oups! Pardon, pardon, pardon.

M. Traversy : J'ai un commentaire là-dessus. Alors donc, je comprends que le ministre de l'Environnement est responsable de l'application de la présente loi, et donc toute la pression de la réglementation et du discrétionnaire du projet de loi lui revient. Donc, c'est important que tous en soient conscients, n'est-ce pas, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Merci de votre intervention, ça clarifie beaucoup de choses.

M. Traversy : Ça m'a fait plaisir, je voulais que ça soit inscrit au procès-verbal.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. Alors, y a-t-il d'autres interventions sur l'article 67? L'article 67 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, l'article 68.

• (20 heures) •

M. Heurtel : La présente loi entrera en vigueur à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement pris en application de celle-ci.

Le Président (M. Reid) : Y a-t-il des interventions sur l'article 68? L'article 68 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Maintenant, je vous rappelle que nous avons suspendu des articles, et je pense que tous, sauf un, c'est des articles qui ont été suspendus à la demande du ministre. Et celui qui ne l'a pas été, je pense, c'est l'article 7, c'était à la demande du député de Terrebonne, parce qu'il voulait attendre de voir ce qui se passerait avec l'article 9, si j'ai bien compris. Alors, est-ce qu'on le laisse suspendu ou si vous souhaitez qu'on le traite maintenant?

M. Traversy : Vous avez bien compris, M. le Président. Et, suite aux discussions que nous avons eues à l'article 9, le ministre nous a proposé un amendement pour essayer de mieux régulariser l'utilisation, dans le fond, des crédits compensatoires accumulés par les différents contracteurs. Donc, avec ce nouveau contrôle qui va nous permettre une plus grande stabilité, ça vient rejoindre un peu l'idée de fond qu'on voulait, donc, à l'article 7. Sur ce, on retirerait, donc, notre amendement.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Est-ce que...

M. Traversy : Et on serait prêts à en discuter pour...

Le Président (M. Reid) : Oui. En fait, est-ce que j'ai consentement pour que nous rediscutions de l'article et que nous disposions de l'article 7?

Des voix : Consentement.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'il y a des commentaires ou des interventions sur l'article 7? L'article 7 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Donc, l'article 7 est adopté. Alors, les articles qui ne sont pas adoptés sont ceux qui sont suspendus. Alors, à défaut d'articles... Je vous demande seulement si vous avez des commentaires avant que nous nous quittons pour ce soir, parce que nous continuons, en principe, demain après-midi. M. le ministre.

M. Heurtel : Oui, merci, M. le Président. J'aurais deux commentaires, le premier, juste pour vous confirmer, donc, qu'on reviendrait en après-midi pour discuter des articles 5, 6, 13, 64 et 65. C'est exact?

Le Président (M. Reid) : Exact. C'est ce que nous avons.

M. Heurtel : Je voulais juste confirmer. Donc, normalement, sous toutes réserves, mais on serait en mesure de passer à l'étude de ces cinq articles demain après-midi.

Et, comme deuxième commentaire, je tiens à remercier mes collègues, le député de Terrebonne, le député de Masson pour l'efficacité et la qualité des échanges aujourd'hui. C'est un projet de loi important, et on a pu se rendre à la source des choses, et on a eu des bons échanges. Je tiens à les remercier tous les deux ainsi que mes collègues pour leur soutien, et j'espère qu'on pourra continuer dans la même veine demain après-midi. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres commentaires avant que nous nous quittions? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : On va lui souhaiter un bon Conseil des ministres, M. le Président, parce que je comprends que la suspension est en lien avec ceci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. Y a-t-il d'autres commentaires avant que nous nous quittions?

Alors, je lève la séance, je lève l'Assemblée jusqu'à demain après-midi. Merci, bonne soirée.

(Fin de la séance à 20 h 3)