



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 28 septembre 2016 — Vol. 44 N° 81

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 (2)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 28 septembre 2016 — Vol. 44 N° 81

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Amendements déposés	1
Remarques finales	19
M. Mathieu Lemay	19
M. Mathieu Traversy	19
M. David Heurtel	20
 M. Pierre Reid, président	

Le mercredi 28 septembre 2016 — Vol. 44 N° 81

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 (2)

(Quinze heures trois minutes)

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

La commission est réunie afin de poursuivre 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.

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Reid) : Merci. Lors de l'ajournement de nos travaux hier, nous en étions aux articles qui avaient été suspendus. Il y avait cinq articles suspendus : l'article 5, l'article 6, l'article 13, l'article 64 et l'article 65. Alors, nous avons, en principe, aujourd'hui... Donc, nous allons étudier ces articles-là, et je vais demander à M. le ministre de nous faire la présentation de ce qu'il nous apporte aujourd'hui.

M. Heurtel : Oui, merci, M. le Président. Bonjour. Alors, pour les cinq articles que vous venez de mentionner, nous avons une série d'amendements à proposer. Alors, comme on aurait fait... comme on a fait hier pour les amendements que j'étais prêt à proposer hier, je vous soumettrais de distribuer en liasses les amendements proposés pour les cinq articles et donner le temps aux oppositions d'en prendre connaissance, puis après ça de passer à l'étude article par article.

Amendements déposés

Le Président (M. Reid) : Alors, si j'ai le consentement, on va suspendre les travaux quelques instants pour que nous puissions prendre connaissance des amendements.

Alors, les travaux sont suspendus.

(Suspension de la séance à 15 h 5)

(Reprise à 15 h 25)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Les amendements ont été distribués. Je pense qu'on a eu le temps, tous, d'en prendre connaissance. Alors, M. le ministre, à vous la parole. Nous commençons par l'article 5.

M. Heurtel : Alors, l'article 5 : «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.»

Et l'amendement, M. le Président, l'amendement proposé :

Dans le premier alinéa de l'article 5 du projet de loi :

1° insérer, après le mot «neufs», ce qui suit : «ou remis en état»;

2° dans le texte anglais, remplacer «department's Website» par «Website of the Minister's department».

Le Président (M. Reid) : Ça va? Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 5... pardon, sur l'amendement à l'article 5? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Oui, merci, M. le Président. Écoutez, le ministre vient de nous déposer un amendement qui introduit aujourd'hui à la fois les véhicules neufs pour sa loi zéro émission, donc qui seraient sujets à des crédits compensatoires, on ajoute maintenant, aussi, les véhicules remis en état. C'est un aspect de la loi zéro émission qu'on a effleuré en commission parlementaire, je pense, avec un ou deux groupes qui nous avaient notamment expliqué des inquiétudes

en provenance de l'État du Vermont, et donc des situations qui peuvent survenir, c'est-à-dire : Est-ce qu'un véhicule pourrait bénéficier d'un crédit compensatoire avec une loi zéro émission dans un État américain, par exemple le Vermont, bénéficiaire, donc, d'une subvention gouvernementale, remettre en état le véhicule qui a déjà reçu une première fois un crédit compensatoire, le vendre par la suite au Québec et retoucher une deuxième compensation?

On voit que, dans l'article 6, il y a un autre amendement aussi. On dit : «Ils sont vendus ou loués pour la première fois au Québec.» Je veux juste voir, donc, avec le ministre si évidemment cette espèce de «double dip» est donc prémuni par l'amendement qu'il vient de déposer aujourd'hui et nous expliquer, peut-être avec son équipe qui l'entoure, les bienfaits, selon lui, de mettre dans le projet de loi les véhicules remis en état. Quels sont les côtés bénéfiques qu'il y voit?

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

• (15 h 30) •

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Deux très bonnes questions auxquelles on a dû réfléchir avant de proposer l'amendement. Je vais commencer par la deuxième question, qui est plus une question de contexte, puis après ça je répondrai à la première.

L'idée d'ajouter les véhicules remis en état, c'est qu'il y a plusieurs constructeurs, qui sont déjà dans le domaine du véhicule zéro émission, qui nous ont fait des représentations à l'effet qu'il y a déjà des flottes impressionnantes de véhicules zéro émission provenant de l'extérieur du Québec dont les baux — c'est des véhicules loués — viennent à échéance ou vont venir à échéance dans les prochaines années. Ça veut donc dire qu'on aurait ces flottes-là qui seraient disponibles, et, nous, notre raisonnement, c'est que, si un fabricant... Et ça, ça serait très important, puis ça, on verrait ça dans la réglementation qui serait adaptée aux véhicules remis en état, dans les cas où un fabricant ferait lui-même la remise en état... Ça ne serait pas à n'importe qui de faire la remise en état, là, il faudrait que ça soit une remise en état certifiée et effectuée par le fabricant. Nous, on pense qu'il serait souhaitable, étant donné nos objectifs en matière d'électrification des transports, étant donné qu'on a encore, il faut le dire, même avec tous nos incitatifs, des prix relativement élevés pour pouvoir se procurer un véhicule électrique... Tu sais, le véhicule électrique le moins cher présentement, avec les incitatifs, on peut tourner autour de 35 000 \$, 40 000 \$. Ça exclut de grands segments de la population, si on pense aux étudiantes et étudiants, les jeunes familles, par exemple. Et, nous, notre objectif global avec le VZE, puis je crois que c'est l'objectif que partage mon collègue de Terrebonne, c'est de développer davantage l'électrification des transports, de développer le véhicule zéro émission. Alors, nous, ce qu'on recherche comme objectif, c'est de travailler avec ces constructeurs qui ont des flottes provenant de l'extérieur du Québec, dont les baux viennent à échéance ou viendront à échéance, et là de contrôler évidemment l'accès. Ce n'est pas d'ouvrir tous azimuts. C'est sûr qu'on va vouloir contrôler le nombre, contrôler la qualité.

Et c'est certain aussi qu'au niveau des crédits ça ne sera pas nécessairement le même nombre de crédits qu'un véhicule neuf, parce qu'un véhicule remis en état, par définition, est plus âgé, donc n'est pas à la fine pointe de la technologie et, a beau être zéro émission, n'est peut-être pas aussi performant. Alors, notre objectif aussi, c'est de favoriser le développement des véhicules les plus performants possible. Alors, peut-être que ce véhicule-là, puis là je parle d'une façon purement hypothétique, un VZE neuf pourrait peut-être recevoir quatre crédits, peut-être qu'un VZE remis en état en recevrait trois, par exemple, ou deux, en tout cas une hypothèse sous toutes réserves.

Alors, l'objectif, encore une fois, c'est de peut-être prendre avantage... plus que «peut-être», de prendre avantage... de tirer avantage d'une opportunité pour introduire dans le marché québécois des véhicules zéro émission meilleur marché pour des clientèles qui présentement ne sont peut-être pas en mesure de se procurer des VZE. Alors, ça, c'est vraiment l'objectif. Alors, on a des fabricants qui nous ont présenté ces opportunités-là, puis ça a été dans quelques mémoires qui ont été déposés lors de la consultation particulière. Alors, dans l'ensemble, ça, c'est la raison d'être de l'amendement.

Pour la deuxième question, pour ce qui est des véhicules remis en état qui ont déjà été vendus neufs au Québec et qui auront fait l'objet... qui auront déjà reçu des crédits, il ne pourra pas y avoir, comme le député l'a dit, de «double-dipping». Mais évidemment, des véhicules provenant de l'extérieur, il n'y a aucun moyen véritablement de contrôler ou... en tout cas, on pourrait, mais ça voudrait dire une couche additionnelle d'administration, puis, pour nous, qu'un véhicule ait reçu des crédits en vertu d'un autre système ailleurs en Amérique du Nord, ce n'est pas aussi important, pour nous, que de s'assurer que ce véhicule-là puisse rouler au Québec une fois avoir été remis en état et qu'il est plus accessible en termes de prix. C'est toute une catégorie de véhicules qui seraient plus accessibles dans le marché. Alors, pour nous, c'est une classe de véhicules qui est très intéressante à reconnaître dans le projet de loi.

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

M. Traversy : Merci, M. le Président. Alors, je comprends du ministre qu'on ne peut avoir au Québec deux crédits compensatoires pour un véhicule acheté pour la première fois. Ça, là-dessus, c'est fermé à double tour, c'est réglé.

Par contre, on ne peut pas faire la vérification pour savoir si, dans d'autres États... On pourrait, mais ce serait trop fastidieux puis ça coûterait probablement plus cher que le crédit qu'on donnerait pour ledit véhicule en question. Et on voit, là, donc, un constructeur automobile, en tout cas, comment je pourrais dire, a tout un incitatif pour remettre en état... en tout cas, un fabricant, pour remettre en état un véhicule et rentabiliser, du moins, son investissement à l'intérieur de celui-ci.

Il y a des éléments que le ministre a mentionnés qui nous intéressent, c'est-à-dire, comme tout est fait par réglementation... Et, comme vous le savez, à l'article 67 du projet de loi, le ministre est responsable de son application et de sa réglementation, donc tout est entre ses mains. Je comprends dans ses dires que la cote de crédit d'un véhicule remis en état ne serait pas aussi importante qu'un véhicule 100 % électrique, par exemple, et donc il y aurait une reconnaissance,

mais ce ne serait pas le premier type de véhicule valorisé et... C'est ce que je sentais comprendre. Est-ce que je me suis trompé?

M. Heurtel : Bien, premièrement, je veux juste revenir sur la question initiale. Un, le système de crédits, ce n'est pas une subvention au constructeur. Je veux juste qu'on clarifie ça, là. C'est un incitatif ou une pénalité, mais ce n'est pas une subvention. Le gouvernement ne fait pas un chèque au constructeur. Ça, c'est très important, cette précision-là, puis je crois que le député le sait, là, mais je voulais juste être certain, là, qu'au niveau de la terminologie ça soit clair. C'est plus vraiment des crédits, comme le marché du carbone n'est pas une subvention aux pollueurs. C'est vraiment un crédit qui est lié à la livraison d'une performance, c'est-à-dire la vente ou la location de véhicule zéro émission.

Pour ce qui est de ce qui nous concerne, en termes de remise en état, ce qu'on dit, pour être clair, c'est qu'on peut avoir un véhicule zéro émission remis en état, puis ça vise particulièrement ces véhicules-là. Alors, ce qu'on veut encourager, c'est la venue d'un maximum de véhicules zéro émission dans le marché québécois. Puis, nous, ce qu'on prévoit, c'est que cette classe de véhicules là... les véhicules remis en état vont être meilleur marché que les véhicules neufs. Donc, ça va permettre une grande accessibilité aux véhicules zéro émission, mais c'est le même véhicule zéro émission.

Alors, le neuf, le véhicule zéro émission neuf, prenons l'exemple de la Nissan Leaf, une Nissan Leaf neuve... puis là, encore une fois, je parle hypothétiquement, hein, sous toutes réserves, mais mettons que la réglementation pour... une Nissan Leaf, véhicule zéro émission, neuve recevrait quatre crédits. Une Leaf, mettons, d'il y a deux ans, remise en état par le fabricant et respectant toutes les autres conditions réglementaires, parce qu'encore une fois on ne veut pas non plus avoir 100 000 véhicules dans une année, là — j'exagère, là, mais 100 000 véhicules remis en état la même année dans le marché, là, c'est... mais on contrôlerait le nombre aussi par rapport à un ensemble de facteurs — mais ce véhicule-là, cette Leaf-là, elle recevrait peut-être trois crédits, ou deux crédits et demi, ou deux, dépendant de la hiérarchie de crédits qu'on se donne par rapport à l'ensemble des véhicules. Parce qu'il faut considérer aussi les véhicules comme les hybrides rechargeables, qui recevraient, bon, moins de crédits que ça. Mais, tout ça, tu sais, on graderait le type de véhicule.

M. Traversy : Tout à fait, M. le Président. Donc, je prends bonne note. Et je suis d'accord avec le ministre sur le fait que, de un, les normes de, comment je pourrais dire, remise à neuf vont être données entre les mains de gens qui sont certifiés. Donc, évidemment, là-dessus, il y a un gage de qualité. Ça ne sera pas n'importe quel garagiste qui va pouvoir remettre en état des véhicules électriques. Donc, on comprend là-dessus qu'il y a une préoccupation du côté du gouvernement.

Vous avez parlé tout à l'heure, bon, de l'accessibilité, c'est certain, du nombre de véhicules qui pourraient être éligibles à ce genre de crédit. Vous avez parlé aussi de votre exemple de gradation, mais on s'entend que, dans votre exemple, effectivement, le but est de valoriser aussi la performance des véhicules. Et ça fait partie des propositions que vous allez nous faire éventuellement par réglementation et dans laquelle, sur le fond, je pense que vous êtes dans la bonne lignée pour ce qui est de la priorisation.

Alors, si effectivement on contrôle le nombre de véhicules, on rend des véhicules plus accessibles à certaines jeunes familles, parce qu'effectivement le prix des véhicules électriques, pour le moment du moins, est encore très dispendieux, si la qualité des véhicules est bien contrôlée avec aussi un agencement au niveau des crédits compensatoires qui est représentatif de la performance du véhicule, ça me semble quelque chose de raisonnable. Et donc, à cet effet, je remercie le ministre pour les explications. Je vais laisser mon collègue de la deuxième opposition questionner pour l'article 5.

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

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci, M. le ministre, pour les explications. J'ai juste des petits éclaircissements supplémentaires, s'il vous plaît, pour ma compréhension.

Vous mentionnez que ça doit être remis en état par le constructeur. Moi, j'essaie juste de réfléchir à la dynamique sur le terrain, là. Exemple, est-ce que ça doit être certifié par le constructeur? Exemple, le constructeur ferait affaire avec un sous-traitant pour remettre en état son véhicule puis après ça il certifie que ce sous-traitant-là a bien fait le travail. Tu sais, dans le sens, quand vous mentionnez «par le constructeur», est-ce que ça peut impliquer que, dans le fond, ça va être certifié par le constructeur, dans le fond?

M. Heurtel : Dans les échanges qu'on a eus avec les constructeurs, la réponse à votre question serait oui.

M. Lemay : O.K. Parfait. Merci. Puis, pour être bien sûr, là, qu'on a... Parce que le député de Terrebonne a mentionné qu'un véhicule pourrait provenir d'un autre État, rentrer ici, en sol québécois, être remis en état puis pouvoir être vendu, mais pourrait aussi avoir été vendu une première fois au Québec comme un véhicule neuf.

Après, exemple, là, un véhicule, une Nissan Leaf, comme on mentionnait tout à l'heure, la Nissan Leaf vendue en 2016, elle a une durée de vie... On serait en 2020, 2022, peu importe. À un moment donné, la personne qui est propriétaire de ce véhicule décide de s'en départir. Nissan rachète le véhicule, décide de changer les batteries, le remettre en état puis le revendre, vous dites que ce n'est pas admissible parce qu'il a déjà été... Puisqu'il a été vendu comme un véhicule neuf à l'origine, il ne pourra pas être remis en état puis bénéficier de crédit, un crédit moindre, là, comme vous mentionnez dans votre exemple. Ça aurait pu être trois, deux et demi ou deux crédits, mais ce que vous semblez dire, c'est que ce n'est pas possible. Ça a été vendu une fois neuf puis remis en état, il ne peut pas être revendu, plusieurs années plus tard, comme un véhicule en état.

• (15 h 40) •

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

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Alors, si je suis bien la question du député de Masson, la réponse, c'est... Premièrement, le fabricant, bon, dans l'exemple que vous citez, si on parle de la Nissan Leaf, bon, une Nissan Leaf vendue cette année ou l'année prochaine, bon, va bénéficier, parce qu'elle est neuve, de crédits. Alors, Nissan va recevoir des crédits.

Là, après ça, bon, si c'est un bail de trois ans ou l'utilisateur l'utilise pendant cinq ans, en tout cas, peu importe, si la... Il ne peut pas y avoir un double emploi du régime de crédits au Québec. Alors, le fabricant va avoir déjà reçu des crédits, il ne peut pas recevoir encore des crédits. Alors, justement, comme le député de Terrebonne disait, nous, on ne veut pas favoriser, justement, le «double-dipping», entre guillemets, alors... mais la remise en état... Rien n'empêche la remise en état du véhicule. C'est juste que le constructeur ne bénéficiera pas deux fois de crédits dans la vie du véhicule si le véhicule est vendu et immatriculé au Québec.

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

M. Lemay : Je comprends parfaitement ce que vous mentionnez. On va prendre un exemple : le véhicule avait été vendu en Californie, a bénéficié des crédits en Californie. Là, il y a une durée de vie. Plusieurs années plus tard, le véhicule est toujours bon pour la route, on fait une remise en état puis on l'envoie au Québec. Dans le fond, le constructeur reçoit un crédit au Québec et il a reçu un double crédit, en a reçu un une première fois en Californie, une deuxième fois au Québec.

L'objectif, je crois, par cet amendement que vous proposez aujourd'hui, c'est de permettre une accessibilité aux véhicules électriques à une plus grande partie de la population. Pourquoi ne pas considérer, à ce moment-là, qu'un véhicule qui est remis en état, peu importe sa provenance, c'est un véhicule qui est remis en état puis il va bénéficier d'un crédit moindre, effectivement? Vous avez donné, dans votre exemple, tout à l'heure : ça aurait pu être trois, deux et demi ou deux.

Ma question que je me pose, c'est... Dans le fond, le constructeur a probablement déjà bénéficié d'un crédit dans un autre État puis là il va venir au Québec. Pourquoi il ne pourrait pas bénéficier d'un crédit lors de la vente, et puis, plusieurs années plus tard, il fait la remise en état du véhicule puis là, bien, il y aurait un nouveau qui serait émis, puis ça permettrait à la population d'avoir accès à des véhicules à moindre coût?

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

M. Heurtel : Merci. Je comprends le point de vue du député de Masson. C'est un choix qui est basé... De un, pour prendre l'hypothèse de départ, ce qui s'est passé en Californie, bien, ça n'a pas d'impact au Québec. Ce qu'on fait en émettant, mettons, deux crédits ou, en tout cas, des crédits moindres pour le véhicule remis en état, ce qu'on fait, c'est que, un, on récompense le constructeur d'avoir procédé à cette remise en état là, de un, par le fait qu'il remet en état un véhicule zéro émission. Deuxièmement, notre objectif premier avec ce projet de loi, c'est d'augmenter le nombre de véhicules zéro émission et d'avoir les véhicules zéro émission les plus performants possible.

Alors, si on suit la thèse que vous avancez... Puis, encore une fois, là, il n'y a pas... je ne peux pas dire que ce que vous dites est dénué de sens, ça pourrait être une avenue à explorer, mais, de notre point de vue, l'objectif, c'est d'augmenter le nombre de véhicules électriques sur nos routes, de véhicules zéro émission sur nos routes. Puis là j'ai l'impression aussi... puis je peux évidemment me tromper, parce qu'on ne peut pas se projeter avec certitude dans l'avenir, mais il y a une situation assez ponctuelle aussi, on n'est pas encore au point de bascule qui est projeté, là, que plusieurs études démontrent, que, d'ici 2020, d'ici 2025, le véhicule zéro émission va être encore plus présent sur nos routes en Amérique du Nord puis à travers le monde.

Mais là on est dans une phase du développement qui nous impose de tirer avantage de toutes les sources possibles, de toutes les possibilités de mettre le plus de véhicules électriques possible sur les routes. Alors là, on a cette opportunité-là, on a des flottes disponibles. Alors, nous, on se dit : Il y a une opportunité de tirer avantage de la présence de ces véhicules-là. Ce seraient des véhicules de qualité parce qu'ils seraient remis en état par le fabricant, et, en plus de ça, ça permettrait à des couches, à des classes de notre population, à des groupes, des communautés qui n'ont pas nécessairement accès aux véhicules électriques pour le moment... Parce que, là, pour le moment, tu sais, on pense à des Tesla puis on pense à des véhicules qui, bon, peuvent coûter 35 000 \$, 40 000 \$, 45 000 \$. Bien, je crois que, là, il y a une belle opportunité et, avec le système de réglementation qu'on propose, je crois qu'on peut tirer avantage... mais, encore une fois, c'est un choix. Nous, notre choix, avec le projet de loi, c'est d'augmenter les véhicules. Alors, si on suivait ce que le député propose, bien là, on n'atteindrait peut-être pas le même objectif aussi rapidement.

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

M. Lemay : Bien, merci. Je comprends le point de vue du ministre de faire : on va augmenter le nombre de véhicules zéro émission en sol québécois, donc on va aller en chercher dans d'autres États puis, en les apportant ici, au Québec, on va par la bande augmenter le nombre de véhicules zéro émission. Je comprends parfaitement ce point-là.

J'aimerais juste porter à l'attention du ministre une réflexion, la réflexion suivante, c'est : si, par exemple, quelqu'un n'avait pas les moyens de s'acheter un véhicule électrique puis... Parce que, maintenant, il y a des véhicules qui sont remis en état qui sont disponibles, qui peuvent être assujettis. Bien, est-ce que simplement le fait que le véhicule qui, en théorie, aurait été à la cour à scrap, ou il serait parti ailleurs, peu importe... Là, ce même véhicule là, qui était déjà en sol québécois, il ne s'en va plus à la cour à scrap, là, il est rendu disponible. Donc, dans le fond, on a augmenté l'offre de véhicules zéro émission en sol québécois, même si le jour 1 il était déjà au Québec, parce qu'il y a quelqu'un qui va l'acheter, qui ne l'aurait pas acheté autrement s'il n'y avait pas eu cette possibilité-là d'avoir des véhicules remis en état.

Ça fait que, tu sais, je comprends ce que vous mentionnez, que, si on va les chercher dans un autre État, c'est automatique, on a augmenté, mais on peut se poser la question : Peut-être que le véhicule qui est déjà ici, s'il est réutilisé, ça augmente aussi le nombre de véhicules zéro émission? Parce que la personne qui était propriétaire du véhicule au jour 1, elle s'en est acheté un neuf, puis son véhicule qui a été remis en état, il y a quelqu'un d'autre qui l'achète quand même. C'est juste là que... Puis, tu sais, vous n'êtes pas obligé de répondre aujourd'hui. Peut-être que vous pouvez réfléchir à ça, parce que ça va aller dans la réglementation, mais, bref, ça serait à considérer.

Le Président (M. Reid) : Merci de votre commentaire, M. le député de Masson. M. le ministre, oui?

M. Heurtel : M. le Président, c'est que, dans l'exemple du député, on parle déjà d'un véhicule zéro émission qui est au Québec et qui continue à rouler au Québec. Le fait est que, là, en introduisant des véhicules remis en état, de l'extérieur, plus abordables, bien là, ce qu'on risque de faire, c'est de remplacer des véhicules à essence par des véhicules zéro émission, et donc on atteint l'objectif. Le grand objectif du projet de loi, c'est réduire nos émissions.

Alors, un véhicule qui a été vendu au Québec, puis qui est réutilisé, puis remis en état au Québec, très bien, mais on a déjà fait notre gain en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Alors là, ce qu'on dit, c'est qu'en intégrant ces véhicules-là de l'extérieur, en permettant... Parce que ces véhicules-là vont être plus abordables à des personnes qui autrement n'auraient pas accès et roulent probablement avec des véhicules à essence. Bien là, on retire des véhicules à essence de la route en échange de véhicules zéro émission, puis ça, c'est un gain.

Le Président (M. Reid) : Merci. Je pense que l'échange que l'on est en train de faire va être utile pour l'ensemble des cinq articles qui sont à étudier cet après-midi, mais je vous rappelle que, formellement, on est en train d'étudier l'amendement à l'article 5. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement à l'article 5? M. le député de Terrebonne.

• (15 h 50) •

M. Traversy : Merci, M. le Président. Écoutez, je vais analyser avec le ministre et l'équipe ici pour voir si, dans toutes les précisions qu'il nous a énoncées, l'article 5 serait le bon endroit pour au moins indiquer, peut-être, quelques modalités que le ministre emmène dans ses réponses, c'est-à-dire lorsqu'il parle de fabricant agréé, lorsqu'il parle de qualité des véhicules, par une inspection par la SAAQ, par exemple, ou par différents systèmes, là. Je pense qu'il serait intéressant qu'en quelque part dans le projet de loi... Je comprends que la réglementation, c'est... le mode de fonctionnement du projet de loi zéro émission, c'est bien la flexibilité, mais est-ce que, dans l'article 5 ou peut-être le 6 qui s'en vient, le ministre serait ouvert à quand même énoncer quelques-unes des prérogatives, qu'il semble partager, je n'ai aucun doute là-dessus, mais afin au moins de donner quelques balises à la définition, là, qu'il veut faire? Je sais que ça va venir, s'il veut, de façon plus précise dans un règlement, mais au moins pour ne pas laisser l'impression que ça peut être bar ouvert, dépendamment de qui fait les règlements. Ça pourrait, je pense, être une avancée respectable dans certains des critères qui ont été mentionnés par celui-ci.

Est-ce qu'il serait ouvert à inscrire, par exemple, à l'article 5 introduisant... «véhicules neufs remis en état», mais en disant, exemple, «garantissant une qualité» ou «d'un fabricant agréé», comme il l'a mentionné? Moi, je serais ouvert à voir, là, la marge de manoeuvre qu'il dispose.

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

M. Heurtel : Bien, l'amendement prévu à l'article 6 du projet de loi encadre déjà davantage. Je comprends qu'il ne répond pas spécifiquement à l'exemple qu'il vient de donner, mais il y a déjà... Avec l'article 6, on va plus loin que précédemment prévu. Alors, j'espère qu'il verra là, justement, un pas dans sa direction.

Encore là, ce qu'on dit aujourd'hui, tout ça est conçu justement pour augmenter le nombre de VZE sur les routes au Québec, réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Puis, au niveau de la réglementation, tu sais, il faut bien comprendre que ce sont des représentants de l'industrie automobile aussi qui nous parlent de ce projet-là. On travaille avec eux pour, justement, bien encadrer, et je crois qu'il faut aussi se donner de la flexibilité dans la réglementation pour bien encadrer ce cas, le cas des véhicules remis en état.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement à l'article 5? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Nous reviendrons sur l'article 6, mais, pour l'article 5, ça fait le tour.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions sur l'amendement à l'article 5? Cet amendement à l'article 5 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que l'article 5... Maintenant, on va étudier l'article 5 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 5 tel qu'amendé? M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, merci, M. le Président. J'avais une petite question pour le ministre sur l'article 5 tel qu'amendé. En fait, ailleurs dans le projet de loi, on a modifié lorsqu'on avait les références au 1er juin, on a modifié ça pour le

1er septembre. Dans l'article 5, on a ici «au plus tard le 1er mai». J'aimerais juste savoir... On avait comme, dans le fond, un délai d'un mois entre mai et juin. Est-ce que le ministre désire garder la date du 1er mai ou il voudrait la faire changer pour le 1er août?

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

M. Heurtel : Bien, on me dit que la date du 1er mai, c'est justement pour permettre un délai aux constructeurs de s'ajuster. Alors, ça, c'est... C'est parce qu'on parle de publication, là, on publie une liste, puis ça a justement été pensé pour être décalé, pour justement permettre aux constructeurs automobiles d'en prendre connaissance. Parce que, si on avait exactement les mêmes dates, bien là, les délais... je crois que vous seriez en train de nous demander de donner plus de temps aux constructeurs automobiles.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 5 tel qu'amendé? L'article 5, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 6.

M. Heurtel : «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.»
Maintenant, l'amendement proposé, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je pense que votre amendement consiste à remplacer l'article 6 par un autre article 6.

M. Heurtel : Exactement.

Le Président (M. Reid) : Alors, je vais vous laisser lire l'article 6.

M. Heurtel : Merci, M. le Président.
Alors, nous proposons de remplacer l'article 6 du projet de loi par le suivant :
«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, soit exclusivement, soit par l'association avec un autre mode de propulsion, par un moteur électrique, par un moteur à combustion interne à hydrogène ou par un autre mode de propulsion qui n'émet aucun polluant;
«b) lorsque le moteur électrique visé au paragraphe a) est alimenté en électricité à l'aide d'une batterie, celle-ci doit être rechargeable au moyen d'une source externe au véhicule;
«c) ils doivent apparaître dans la liste visée à l'article 5;
«2° au moyen de la vente ou de la location au Québec, par un constructeur automobile, de véhicules automobiles remis en état dont le nombre, par année modèle, est établi suivant les règles de calcul déterminées par règlement du gouvernement et qui satisfont aux mêmes conditions que celles auxquelles doivent satisfaire les véhicules automobiles neufs en vertu du paragraphe 1° ainsi qu'aux conditions suivantes :
«a) ils sont vendus ou loués pour la première fois au Québec;
«b) toute autre condition prévue par règlement;
«3° en les acquérant auprès d'un autre constructeur automobile qui les a accumulés en application de la présente loi.»

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement à l'article 6? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Oui. J'étais en train de lire les commentaires, M. le Président, qui disent que cet amendement vise à prévoir, au paragraphe a de l'article 6, la possibilité des véhicules mus par un moteur à combustion interne à hydrogène ou par un autre mode de propulsion qui n'émet pas de polluant puisqu'eux aussi donnent droit à des crédits. Cet amendement vise en outre à prévoir que les véhicules automobiles remis en état par un constructeur automobile puissent également permettre à ce dernier d'accumuler des crédits.

Donc, on vient de parler de l'auto à hydrogène, et j'aimerais que le ministre profite de l'occasion pour m'expliquer toute la motivation qu'il a à vouloir absolument mettre l'hydrogène dans ce projet de loi zéro émission. J'ai compris, de par les interventions d'hier, qu'on veut ouvrir le plus largement possible à toutes les sortes de technologies. Toutefois, plusieurs groupes sont venus autour de la table, M. le Président, nous dire à quel point l'hydrogène au Québec, en termes de véhicules électriques, était loin d'être, je veux dire, le fer de lance de la réduction des gaz à effet de serre en ce qui a trait, donc, à sa fabrication et à tout le processus de transfert d'hydrogène jusqu'à la combustion du véhicule et les installations qu'un tel modèle pourrait encourir, etc., versus l'hydroélectricité que nous produisons avec les véhicules électriques, qui semble être beaucoup plus efficace en termes de réduction de gaz à effet de serre. Donc, on parle d'au moins six à 10 fois moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule à hydrogène au Québec, selon ce que l'Association des véhicules électriques est venue nous raconter. Il y a également le Club Tesla qui a émis certains commentaires, plusieurs groupes, le physicien Pierre Langlois. J'ai ici Rouler électrique aussi qui a lancé quelques commentaires concernant aussi l'hydrogène, notamment quand c'est fait à partir de gaz de schiste.

Je voulais donc voir avec le ministre quelle est sa stratégie au niveau de l'hydrogène au Québec. On me dit qu'il y a un véhicule, un véhicule à hydrogène, au Québec, qu'il serait peut-être à l'institut de Trois-Rivières, l'institut sur, j'imagine, la recherche, là, des véhicules à hydrogène. Donc, je ne sens pas qu'il y a un engouement général au Québec pour l'hydrogène. Le gros bon sens, autant au niveau de l'environnement que de l'économie, semble nous diriger vers l'électrique. Alors, je veux comprendre du ministre pourquoi garder une place à ce type de véhicules malgré tout.

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

• (16 heures) •

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Alors, premièrement, je rappelle au député que l'objectif, c'est le développement des véhicules zéro émission. La technologie, à l'heure actuelle, tend vers des moteurs à piles conventionnelles, je dirais, puis qui sont alimentées par l'électricité.

Au niveau hydrogène, il y a deux types de modes de propulsion. Il y a la pile à hydrogène, mais qui est alimentée par l'électricité. Donc, ce moteur-là, il est alimenté par de l'électricité. Et il y a le moteur à hydrogène pur, à combustion. Alors, ce qu'il faut... ce qu'on a réalisé, tant dans nos consultations puis des échanges, vous avez... Prenez un fabricant comme Toyota, Toyota... et moi, j'ai eu la chance de rencontrer des hauts dirigeants de Toyota lors du sommet EV29 à Montréal, du Japon, et Toyota, qui est quand même, je crois, le deuxième ou le troisième... dépendant des mois, ça change, là, mais je crois que c'est le deuxième fabricant d'automobiles au monde, ou le premier, leur choix pour... d'ici à 2050, c'est d'investir de façon majeure dans le développement de l'hydrogène. Même chose pour Hyundai. Aux salons de l'auto, tant de Québec que de Montréal, plus tôt cette année, Hyundai mettait de l'avant un véhicule propulsé à l'hydrogène. Donc, ce n'est pas aussi exotique et si loin que peut-être le penser le député de Terrebonne.

Alors, il y a des entreprises, des fabricants majeurs qui font déjà et prévoient faire des investissements importants dans le développement de véhicules à hydrogène. Ce n'est pas au gouvernement de faire un choix de technologie. Je crois que ça serait dangereux de décider. On est quand même au début d'une technologie de véhicules qui justement ne se déplacent pas à l'énergie fossile. Je crois que, justement, avec les représentations qu'on a vues en consultations particulières, et vu le fait qu'il y a des joueurs majeurs dans l'industrie automobile qui prévoient développer au cours des prochaines décennies l'hydrogène... Puis vous remarquerez aussi que, dans l'amendement, c'est qu'on ouvre la porte à tout autre type aussi, ce n'est pas juste favoriser l'hydrogène, mais c'est de dire : S'il y a d'autres technologies... Écoutez, il y a cinq ans, personne n'avait un iPhone, ou six ans, là, je ne sais pas, tu sais. Puis, je veux dire, aujourd'hui, j'ai lu que BlackBerry cesserait de faire des téléphones, et, il y a cinq, six ans, tout le monde ne jurait que par le BlackBerry. Alors, c'est juste pour vous dire : Nous, ce qu'on veut être capables de voir, c'est... avec cet article-là, c'est de voir le plus grand éventail possible de véhicules zéro émission rouler sur nos routes et de bénéficier de l'apport technologique qui pourrait se développer dans d'autres domaines.

C'est sûr que nous, quand on regarde l'état de la technologie, on est d'accord, c'est l'électricité qui a la cote. Mais on ne veut pas se fermer à d'autres types de technologies non plus.

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

M. Traversy : Merci, M. le Président. Donc, on a cinq groupes qui sont venus nous émettre des inquiétudes. Je pense qu'ils étaient quand même assez bien informés, en tout cas la rigueur de leurs informations émises autour de la table n'a pas été contestée par personne, elle a été corroborée par plusieurs acteurs. Je pense que le ministre partage aussi l'analyse de plusieurs de ces groupes sur peut-être l'opportunité plus avantageuse pour le Québec d'aller vers une pile plus conventionnelle. Dans sa réponse, le ministre me fait une distinction entre deux types de moteurs à hydrogène : la pile à hydrogène et le système hydrogène à combustion. Est-ce qu'il y aurait... Donc, je comprends que celui à combustion est beaucoup plus polluant, ou en tout cas beaucoup moins intéressant. Est-ce qu'on peut faire une distinction entre les deux dans le cadre du projet de loi zéro émission et est-ce que c'est compris dans l'article 6? Est-ce que ça mériterait d'être précisé?

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

M. Heurtel : Alors, le député a tout à fait raison, il y a deux types de technologies présentement en développement en matière d'hydrogène, et une des deux technologies utilise l'électricité. Alors, je crois que ça rejoint tant notre objectif que celui du député de Terrebonne de tendre vers le développement de véhicules qui s'alimentent à l'électricité. L'autre moteur, on est d'accord, l'état de la technologie à l'heure actuelle... le moteur à combustion à hydrogène émet... n'est pas

à zéro émission. Il émet des polluants. Conséquemment, dans la réglementation, il ne recevrait pas autant de crédits. C'est là qu'on va faire la distinction. C'est, encore une fois quand on parlait d'avoir une gradation, de grader un... ce n'est pas un véhicule zéro émission, un moteur à combustion à hydrogène, au moment où on se parle, aujourd'hui. Peut-être que plus tard... je ne sais pas. Alors, dans les catégories, dans le nombre de crédits, on va tenir compte de ça. Alors, il va y avoir une différenciation entre les deux technologies lorsque va venir le temps d'attribuer des crédits.

M. Traversy : Donc, le ministre nous dit que l'hydrogène à combustion ne serait pas totalement exclu, mais, dans la gradation des crédits compensatoires, il y aurait, donc, une variation beaucoup plus désavantageuse à utiliser ce genre de véhicule, surtout lorsqu'on considère la différence en termes de réduction de gaz à effet de serre que ça peut avoir avec l'hydroélectricité plus classique d'une pile, d'un véhicule que l'on connaît aujourd'hui, mais ne veut pas l'exclure complètement, donc ne veut pas faire la distinction entre la pile et l'hydrogène à combustion. Ça serait quand même, même si c'est... Ça serait quand même encourager, si jamais, exemple, le marché se développe pour... Est-ce que vous trouvez que c'est réaliste? Dans le fond, vous ne voulez vous fermer aucune porte, mais dites-nous si vous pensez que c'est, comment je pourrais dire, quelque chose qui sera beaucoup valorisé ou pas. J'aimerais vous entendre davantage.

Vous comprenez, M. le ministre, que tout est dans les réglementations que nous, parlementaires de l'opposition, nous ne voyons pas. Nous avons demandé de les déposer, c'est en réflexion, vous avez vos cartons, vous êtes en train d'évaluer selon une équation, j'imagine, très scientifique la façon avec laquelle chacun des types de véhicules va être coté pour les crédits compensatoires. L'hydrogène, malgré l'opposition ou, du moins, les grandes interrogations de certains groupes, semble ne pas vous inquiéter. Vous nous dites que vous allez réduire le nombre de crédits ou, en tout cas, du moins, que ça risque d'être beaucoup moins substantiel qu'un véhicule 100 % électrique. Et est-ce que vous pouvez donc, au moins, nous confirmer que ce serait vraiment le plus bas possible dans toute la liste? Parce que vous... Je vais être franc avec vous, j'ai pensé peut-être même exclure ce type de technologie de la loi zéro émission. Je comprends la distinction entre la pile à hydrogène qui, elle, est à l'électricité, le côté combustible qui, lui, émet des gaz à effet de serre, surtout dépendamment de la façon avec laquelle l'hydrogène a été fabriqué. Alors, si au moins le ministre ne veut pas retirer ce type de modèle qui est très polluant, peut-il au moins nous confirmer que ce type de modèle d'automobile sera au bas de la liste des crédits compensatoires dans sa loi zéro émission dans le cadre du règlement qui sera bientôt dévoilé par celui-ci?

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

M. Heurtel : Je veux juste avoir une précision. J'ai peut-être mal compris l'intervention du député. Une pile à hydrogène utilise de l'électricité.

M. Traversy : On parle de combustion.

M. Heurtel : Non, bien...

M. Traversy : Ah! bien, je me suis trompé, je parlais de la combustion, la pile est à l'électricité.

M. Heurtel : Il y a deux types de technologie présentement sur la table. Il y a une pile à combustion... pas une pile à combustion, une pile à hydrogène. Cette pile-là est alimentée par quoi? De l'électricité. Alors, ça, je crois qu'on peut être... vous êtes intéressé aux véhicules qui utilisent de l'électricité. Alors, je ne vois pas l'opposition... Votre opposition à ce type de technologie là, je ne la comprends pas, parce qu'elle n'émet pas de pollution. Là où il y a une problématique, puis on en est tout à fait conscients, c'est le moteur à combustion à hydrogène, mais le... Puis, en Californie, la pile à combustible, elle, elle reçoit moins de crédits, elle est traitée comme un hybride rechargeable qui dans... Puis nous, on va vouloir la traiter de la même façon.

Alors, encore une fois, je ne suis pas d'accord avec la conclusion du député qui dit qu'on tente de favoriser... mais on tente juste aussi de reconnaître le fait qu'il existe des technologies. Il y a des fabricants majeurs. Le député ne peut pas nier que Toyota et Hyundai, c'est des compagnies majeures, là. Alors, de mettre de côté et de décider qu'un gouvernement ne reconnaît pas le fait qu'une industrie fait des choix au niveau des véhicules zéro émission... En même temps, nous, de notre côté, c'est qu'on veut s'assurer qu'on favorise le développement des véhicules zéro émission. Mais, à la fin de la journée, le moteur à hydrogène émet de la pollution. Il ne va pas recevoir autant de crédits qu'un VZE.

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

M. Traversy : Merci, M. le Président. Donc, effectivement, deux technologies : à pile et à combustion. À pile, ça fonctionne à l'électricité. J'ai senti qu'il n'y avait pas un enthousiasme de la part des groupes qui sont venus, mais effectivement c'est à l'électricité, ce n'est pas nécessairement néfaste pour l'environnement, si c'est utilisé avec notre électricité québécoise. Là, au niveau de la combustion, on nous a informés... puis je ne suis pas un spécialiste en la matière, mais que le système d'électrolyse pour réussir à créer de l'hydrogène avec l'hydroélectricité québécoise aurait beaucoup plus besoin d'énergie pour être capable d'y parvenir puis qu'on perdrait une quantité d'énergie significative entre la production, le transfert et l'utilisation dans le véhicule. Et, en plus, on sait que, si ce n'est pas fait à partir d'hydroélectricité québécoise puis que c'est fait à partir de gaz de schiste, ça peut être beaucoup plus polluant.

Donc, je demandais au ministre : On ne touche pas à la pile, mais, pour le côté à combustion, est-ce que c'est toujours nécessaire de le garder dans une loi zéro émission? Il semble me dire que oui. Et ma question, c'était : Est-ce qu'on

peut la mettre au bas de la liste des crédits compensatoires? Comme je ne peux pas faire partie de ceux qui vont les mettre, on me dit que ça va être faible. Je ne peux pas prétendre que ça va être dans le bas de la liste, mais on m'a dit que ça va être très faible comme crédits compensatoires versus... Il faut que vous compreniez, M. le ministre, que moi, je n'ai que cette table pour vous parler. Alors, je comprends que ça va être très, très, très faible, mais que ça va être quand même éligible.

• (16 h 10) •

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

M. Heurtel : Pour alimenter sa réflexion, un moteur hydrogène à combustion, aujourd'hui, émet moins qu'un hybride rechargeable. Alors, on va tenir compte de ça. Alors, on va tenir compte de l'ensemble des facteurs.

Encore une fois, notre objectif avec le projet de loi, c'est de développer le véhicule zéro émission. C'est ça, notre objectif. Et on va tenir compte de tout ce que le député... tout ce qu'il évoque. Nous, notre objectif, ce n'est pas d'augmenter la pollution au Québec, c'est de la réduire. Mais tout ce qu'on fait, c'est qu'on s'ouvre la porte à des technologies qui sont présentement en développement, puis le député ne peut pas nier aussi qu'il y a une industrie de développement d'hydrogène au Québec aussi, ce n'est pas qu'à l'extérieur du Québec qu'on fait de la recherche en hydrogène. Alors, de nier ça, vous niez aussi le fait qu'au Québec il y a une industrie de l'hydrogène puis il y a des gens qui font de la recherche puis qui sont en développement pour voir si l'hydrogène n'est pas une solution par rapport à notre enjeu d'émissions.

Alors, tout ce qu'on dit ici, là, on... Personne ne parle ici d'un... Le député semble avoir une grande frayeur que, du jour au lendemain, il va n'y avoir que des véhicules hydrogène qui vont être appuyés par le gouvernement. Ce n'est pas le cas. Tout ce qu'on fait, c'est qu'on prend acte du fait que la technologie à hydrogène est un fait. Il y a deux types de technologies, une qui est moins polluante que l'autre, puis je crois qu'il faut la reconnaître dans le système de crédits parce qu'elle est là puis elle va continuer à être développée. Et, en plus de ça, une de ces deux technologies-là utilise de l'électricité, ce qui s'enlève avec nos objectifs.

Le Président (M. Reid) : Merci. Oui, je... Oui.

M. Traversy : Oui, monsieur...

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on est encore là-dessus? Parce que je pense que le député de Masson aurait aussi... Oui.

M. Traversy : Oui, oui. Bien, je finis... Oui, oui, puis je lui laisse la parole pour les deux prochaines heures, s'il veut, mais ce que je voulais dire au ministre, c'est que c'est clair que, du côté du Parti québécois, on a un préjugé favorable, à ce stade-ci, sur le développement des véhicules électriques. Les hybrides rechargeables, pour nous, sont une façon de donner le goût aux Québécois de découvrir le plaisir de conduire des voitures électriques et sont, pour nous, une phase de transition importante, là, pour l'électrification des transports, et on l'encourage, même si on le sait, que ça pollue quand même un peu.

Pour l'hydrogène, on a des plus grandes interrogations. Le ministre dit qu'il ne faut pas fermer la porte. Nous ne sommes pas en désaccord pour ne pas fermer la porte avec l'hydrogène. Il y a effectivement des bons arguments du côté... que le ministre nous a lancés. Par contre, le message que nous voulons être certains de bien passer autour de cette table, c'est de s'assurer, sans fermer la porte, que les crédits compensatoires poursuivent cette lancée extraordinaire de l'électrification des transports et mettent en évidence tout le préjugé favorable de l'opposition officielle, mais, je suis sûr, aussi du gouvernement, sur les véhicules électriques, hybrides rechargeables ou encore 100 % électriques. Voilà simplement ce que nous voulions dire.

Et, pour ce qui est des véhicules à combustion à hydrogène, puisque ça ne nous semble pas être nécessairement, pour l'instant, le meilleur moyen, nous avons réfléchi à peut-être les exclure, mais je comprends que le ministre souhaite quand même garder toutes les portes ouvertes. Alors, nous ne déposerons pas notre amendement à ce stade-ci. Nous allons plutôt revenir dans quelques minutes sur une autre proposition, tout en prenant bien note des commentaires que le ministre a mentionnés sur l'énergie de l'hydrogène.

Le Président (M. Reid) : Alors, je vous rappelle que nous sommes toujours à l'étude de l'amendement qui remplace l'article 6. Alors, M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Donc, moi, j'ai juste une petite question, peut-être, c'est plus au niveau légal et les légistes, là, pour... Dans l'article 6, premier paragraphe, a, on en discutait depuis tantôt, mais, dans le a, à la fin, les derniers mots qui mentionnent «qui n'émet aucun polluant», j'aimerais juste savoir pourquoi on a fait le choix de ces mots-là. Dans le titre du projet de loi, on dit : «De réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants». Ici, on retrouve «qui n'émet aucun polluant». Je veux juste m'assurer, là : Est-ce que ça inclut... dans le fond, c'est une façon de faire plus court puis de faire la synthèse de ce qui est plus long dans le titre?

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

M. Heurtel : Un gaz à effet de serre, c'est un polluant. Alors, c'est d'avoir la notion la plus large, inclusive possible.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Lemay : Merci pour cette précision. Maintenant, dans le premier paragraphe, on avait fait la proposition... dans un amendement que nous avons déposé, nous mentionnions qu'on voulait remplacer le «ainsi qu'à» par «ou à», puis l'objectif de ça, c'était pour permettre d'envisager d'autres mécanismes de génération de crédits. On peut penser, exemple, que les constructeurs investiraient en infrastructures de bornes de recharge, ou peu importe, donc c'est pour ça qu'on avait pensé introduire le «ou à», et je vois qu'ici le ministre a maintenu le «ainsi qu'à». Est-ce que le ministre a un commentaire à faire sur ça, s'il vous plaît?

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

M. Heurtel : C'est additif. C'est-à-dire que «ainsi...» Un «ou», ça force un choix, c'est un ou l'autre. «Ainsi qu'à», ça va être additif. Alors, c'est ça, l'idée. C'est que ce qu'on veut, c'est s'assurer que les conditions qui sont ici s'ajoutent à celles de la réglementation, et vice versa.

Le Président (M. Reid) : Merci. Y a-t-il d'autres commentaires pour... Oui? Allez-y.

M. Lemay : Dans l'amendement proposé par le ministre, après ça, au deuxième paragraphe, on a l'introduction de la ligne a à la ligne b; b, c'est : «Toute autre condition prévue par règlement». Nous, ce qu'on avait proposé dans notre amendement... on proposait d'aussi inclure que les constructeurs pourraient acquérir des crédits auprès, directement, du ministère de l'Environnement, justement pour éviter de devoir... Si, au lieu de faire des échanges ou de les acquérir d'un autre constructeur, ils pourraient l'acquérir directement du ministère, est-ce que ça... Est-ce que je peux comprendre que «par toute autre condition prévue par règlement» pourrait prévoir que le ministère pourrait vendre des crédits?

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

M. Heurtel : La réponse est non, parce que ça va à l'encontre de l'objectif du système de crédits. Le système de crédits, c'est de créer un incitatif pour ceux qui sont plus performants. Ils vont recevoir des crédits, et ceux qui ne performant pas vont avoir justement une forme de pénalité. Si un fabricant peut simplement se procurer des crédits auprès du gouvernement directement, ce que ça fait, c'est que ça enlève l'incitatif de... Puis c'est la même chose pour le marché du carbone. Puis là ce que... ça deviendrait finalement une taxe sur le carbone. Ça voudrait dire qu'il y aurait... l'effet escompté par le système de crédits serait évacué parce que, là, un fabricant pourrait dire : Bien, je vais faire ce que je veux, je vais juste m'acheter des crédits.

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

M. Lemay : Bien, oui, merci pour les précisions.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions sur cet amendement à l'article 6, qui consiste à le remplacer? Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Maintenant, l'article 6, tel qu'amendé — en fait, c'est le nouvel amendement — est-ce qu'on a d'autres interventions là-dessus? M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président, à ce stade-ci, compte tenu du fait qu'on vient d'adopter cet amendement, je retirerais l'amendement que j'avais proposé à l'article 6.

Le Président (M. Reid) : L'amendement ne sera pas proposé, alors ça va. Je vais le mettre de côté, ici. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet article tel qu'amendé? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Oui, moi, j'ai une petite question, M. le Président. En ce qui concerne... Parce que je pense que c'est dans le nouvel article 6 que le ministre a déposé, on a parlé des... On a parlé, donc, des crédits compensatoires des lois zéro émission qui peuvent être accumulés, bon, dans différents États pour valoriser peut-être la vente ou la remise en état de certains véhicules, tout à l'heure. Le ministre a répondu à nos questions avec certains critères qui nous ont satisfaits, mais il y avait une autre interrogation qui nous venait en tête, c'était sur l'accumulation des crédits compensatoires qu'une entreprise peut avoir fait dans un autre État. Je voulais juste voir, on ne peut pas les transférer au Québec en disant : J'ai accumulé x nombres de crédits en Californie, on s'en va... Je veux juste être certain d'avoir cette confirmation-là avant de voter l'article 6.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le ministre a la réponse, haut et fort.

• (16 h 20) •

M. Heurtel : Je réfère le député au troisième alinéa du paragraphe 2 de l'article 6 nouvellement amendé, et je cite : «3° En les acquérant auprès d'un autre constructeur automobile qui les a accumulés en application de la présente loi.» Alors, le système de la présente loi, c'est des crédits québécois. Alors, notre interprétation de cette expression-là, c'est que ça limite justement l'échange de crédits aux crédits émis qu'au Québec, mais c'est une bonne précision.

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

M. Traversy : Merci, M. le Président. Je remercie le ministre, parce que l'interprétation est très importante dans le cadre de nos projets de loi. Et, en le disant clairement comme ceci, je pense que personne ne pourra remettre en question l'esprit de ce que les parlementaires voteront à cet article 6.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que ça veut dire, M. le député de Terrebonne, que vous ne présenterez pas l'amendement que vous aviez prévu présenter à l'article 6?

M. Traversy : Écoutez, j'avais plusieurs amendements, mais, comme l'article 6 a été refait dans sa totalité et que nous avons le droit à des réponses constructives pour l'ensemble de nos interrogations, je vais retirer les amendements que j'avais préparés, en remerciant le ministre de bien préciser à chaque fois nos interrogations.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 6 tel qu'amendé? L'article 6, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 13.

M. Heurtel : «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.»

M. le Président, nous proposons un amendement.

Le Président (M. Reid) : ...s'il vous plaît.

M. Heurtel : À l'article 13 du projet de loi, insérer, après «neufs», ce qui suit : «ou remis en état».

Alors, le commentaire, bien, c'est simplement pour être en concordance avec les amendements que nous venons d'adopter, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet amendement à l'article 13? L'amendement à l'article 13 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Nous allons maintenant étudier l'article 13 tel qu'amendé. L'article 13, tel qu'amendé, est-ce qu'on a des interventions? M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, merci, M. le Président. Donc, nous, à l'article 13, on avait une interrogation considérant qu'on demande, à l'article 13, que ce soit immatriculé au Québec, alors que l'immatriculation au Québec est faite par les concessionnaires, dans le fond, lors de la vente, ce n'est pas le constructeur. Le constructeur, dans le fond, c'est un facteur qu'il ne contrôle pas. Comment est-ce que le ministre entend faire appliquer le fait que le véhicule doit être immatriculé au Québec versus... puis en disant que ça ne touche pas les concessionnaires, puis pouvoir revenir aux constructeurs? Est-ce qu'il a prévu un mécanisme pour ça?

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

M. Heurtel : J'apporterais une précision à la question du député. Premièrement, c'est la Société de l'assurance automobile du Québec, et non les concessionnaires, qui immatricule les véhicules au Québec. Et cette disposition-là nous assure qu'un véhicule ne fera pas que transiter par le Québec pour aller ailleurs. Alors, nous, par le biais de la Société de l'assurance automobile du Québec, avec qui, évidemment, nous collaborerons pour obtenir les données, on veut s'assurer que le véhicule qui bénéficie de crédits roule au Québec et ne fait pas juste transiter. Parce que, souvent, ce qui arrive, puis je ne parle pas des véhicules zéro émission, des fois, il y a des véhicules qui vont venir au Québec, chez un concessionnaire, puis ultimement vont peut-être rouler en Ontario, vont peut-être rouler aux États-Unis, vont peut-être rouler ailleurs, et vice versa. Il y a des véhicules qui viennent d'ailleurs, et qui sont vendus au Québec, puis qui ont transité par d'autres concessionnaires auparavant.

Alors, nous, ce qu'on veut s'assurer, c'est de contrôler le fait que le véhicule qui a reçu des crédits roule bel et bien au Québec, et la seule façon que nous avons trouvée de bien contrôler ça, bien s'assurer de ça, c'est de s'assurer que le véhicule soit immatriculé au Québec.

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

M. Lemay : Oui, je comprends. Dans le fond, ce que vous dites, M. le ministre, c'est que, si... Parce que nous, on avait un amendement qu'on avait proposé à l'article 13, qui disait plutôt que ça devait être : Remplacer «immatriculé au

Québec» par «produit par le constructeur et livré pour la vente à un concessionnaire au Québec». Vous, ce que vous dites, c'est que ce serait trop large, puis vous auriez des doutes qu'un constructeur pourrait faire la livraison du véhicule à son concessionnaire, se conformer au niveau des vérifications comptables, suite à ça ne jamais effectuer la vente, puis le transiter puis l'envoyer dans un autre État, bénéficier de crédits. Donc, c'est pour ça que vous dites que vous refuseriez cet amendement, c'est ça?

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

M. Heurtel : Bien, on a cette préoccupation-là, comment s'assurer que le véhicule roule, et aussi on veut s'assurer que le constructeur, avec cette obligation-là, supporte, appuie le concessionnaire, appuie les concessionnaires dans la vente du véhicule. Alors, l'amendement que le député propose, de notre point de vue, un, n'est pas assez contraignant, ce n'est pas facile de contrôler si le véhicule va rouler sur les routes du Québec, et, deuxièmement, en ayant ce contrôle-là par voie d'immatriculation, en quelque sorte, ça force les constructeurs à soutenir les concessionnaires dans le développement et la vente des véhicules zéro émission.

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

M. Lemay : Je comprends le point de vue du ministre, son inquiétude, je comprends qu'il veut avoir une collaboration pour soutenir la vente auprès des concessionnaires. Je vous dirais... Suite aux explications du ministre, je retirerais mon amendement.

Le Président (M. Reid) : Vous ne déposerez pas l'amendement que vous aviez déposé en liasse au début de l'étude?

M. Lemay : C'est ça.

Le Président (M. Reid) : Oui, ça va, on comprend. Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 13 tel qu'amendé? L'article 13, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Merci. M. le ministre, nous sautons plusieurs pages pour arriver à l'article 64.

M. Heurtel : Merci, M. le Président.

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.

Le Président (M. Reid) : Merci.

M. Heurtel : L'amendement, maintenant.

Le Président (M. Reid) : L'amendement, s'il vous plaît.

M. Heurtel : Merci, M. le Président. À l'article 64 du projet de loi :

1° remplacer, dans le deuxième alinéa, «1er juin» par «1er septembre»;

2° insérer, dans le troisième alinéa, après «neufs», ce qui suit : «ou remis en état»; et

3° insérer, dans le troisième alinéa, après «modèles», ce qui suit : «2014, 2015».

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet amendement à l'article 64? M. le député de Terrebonne.

M. Traversy : Merci, M. le Président. Alors là, je veux bien comprendre l'amendement, un peu, du ministre. Je vais lui laisser un peu le temps de s'expliquer. Pour le 1er septembre, il n'y a pas de problème, ce n'est pas là-dessus que mon combat va arriver, c'est plus au niveau de l'ajout de l'année 2014 et 2015 pour l'accumulation des crédits au niveau des véhicules automobiles. Je veux comprendre pour quoi le ministre rajoute ces deux années-là. Je peux m'imaginer que l'introduction de la remise en état dans l'article doit nécessairement, donc, ouvrir à des horizons de modèles de véhicules qui sont antérieurs, mais en même temps de permettre aux constructeurs automobiles une rétroaction qui revient aussi en avant, c'est-à-dire 2014, ne va-t-il pas un peu à l'encontre de la mission même, qui est d'essayer d'amener les constructeurs automobiles à accélérer la cadence plutôt que de s'asseoir sur des crédits peut-être déjà accumulés et de ne pas augmenter nécessairement la vitesse à un niveau, comment je pourrais dire, significatif pour les prochaines années?

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

M. Heurtel : M. le Président, c'est une bonne question. Nous, ce qu'on cherche à reconnaître ici, c'est le travail qui a été fait par les constructeurs qui sont à l'avant-garde, puis qui ont déjà mis de l'avant des véhicules zéro émission ou des hybrides rechargeables, et qui ont fait des efforts substantiels. Ce qu'on a vu en commission parlementaire, c'est que ces constructeurs-là se sont manifestés et ont demandé cela, qu'on reconnaisse ces efforts-là d'un côté. Puis ce qu'on vise, c'est pour la première année, hein, c'est l'année de transition. L'idée des crédits-bonis, c'est vraiment de permettre une transition vers l'entrée en vigueur du projet de loi, qui est prévue pour... la première année étant prévue pour 2018, l'année modèle 2018.

Alors, c'est véritablement pour reconnaître ces constructeurs-là, mais on ne parle pas d'un nombre très important, là, non plus, là, je ne crois pas que ça va freiner le développement du véhicule électrique, mais en même temps ça va permettre aussi de reconnaître les efforts et les investissements très importants qui ont été faits par plusieurs fabricants. Et, comme je l'ai dit, c'est quand même une demande qui a été faite par plusieurs constructeurs automobiles.

• (16 h 30) •

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

M. Traversy : Merci, M. le Président. Reconnaître le travail que certains constructeurs ont fait par le passé est une chose. Je pense que c'est louable, à un certain niveau. Dans la proposition initiale du ministre dans son projet de loi, on donnait déjà l'année 2016-2017 pour encourager notamment les constructeurs à poursuivre dans cet élan.

Moi, ma préoccupation, elle est la suivante. Le projet de loi s'appelle loi visant l'augmentation du nombre de véhicules zéro émission au Québec. Je veux juste que le ministre nous donne un peu plus d'information pour nous rassurer en disant : Même si on rend 2014 et 2015 éligibles à des crédits-bonis, qui semble être un système, là, auquel le ministère a réfléchi, cela ne viendra pas ralentir la cadence de l'augmentation du nombre de véhicules zéro émission et que ça ne donnera pas justement l'effet inverse, c'est-à-dire que le constructeur automobile va se sentir beaucoup plus, comment je pourrais dire, tranquille dans sa façon de développer les marchés des véhicules électriques ou, en tout cas, le nombre d'inventaires.

Je voudrais juste m'assurer que ça ne vienne pas en contradiction avec l'objectif de base, qui est de donner une poussée davantage sur le type de véhicule, sur le nombre de véhicules disponibles en inventaire et sur l'ensemble des discussions qu'on a eues autour de cette table dans le cadre des consultations avec l'ensemble des acteurs. Vous savez que plusieurs personnes trouvaient déjà que 2018... bon, certains trouvaient ça judicieux, d'autres, un petit peu tard, d'autres, beaucoup trop tôt. Là, on revient jusqu'en 2014. Vous comprendrez que ça a un impact significatif, peut-être, sur la cadence.

En tout cas, moi, je veux me faire rassurer. Puis, si, évidemment, il y a des chiffres qui peuvent me rassurer, ça me rendrait encore plus, comment je pourrais dire, en confiance de voter pour ou contre cet amendement, et en même temps ça permettrait au ministre de valider que l'augmentation du nombre de véhicules ne sera pas affectée.

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

M. Heurtel : Premièrement, selon nos estimés, on parle de 3 761 véhicules, selon nos estimés. Et, quand on parle d'augmentation, l'objectif — puis c'est dans le titre du projet de loi, là — c'est l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission. Tout le travail qu'on vient de faire sur les amendements visant l'intégration des véhicules remis en état devrait rassurer le député de Terrebonne sur la volonté du gouvernement de véritablement augmenter le nombre de véhicules zéro émission sur nos routes.

Le fait est que, pour le Parti québécois, on ne va pas assez vite, pour la CAQ on va beaucoup trop vite, alors... Et je trouve que la position de notre gouvernement trouve un juste milieu, en parfait équilibre avec ce que nous avons comme objectif. Alors, je respecte la position du Parti québécois, qui voudrait qu'on aille très, très vite, je respecte aussi la position de la CAQ, qui dit qu'il faudrait prendre beaucoup plus de temps, mais le fait est que, nous, ce qu'on essaie de faire, du côté du gouvernement, c'est de trouver un juste milieu, équitable pour tous les intervenants. Et je crois qu'on a réussi à faire ça.

Et l'autre élément d'argumentaire que je voudrais mettre sur la table, c'est que... je ne veux pas ajouter à ce que j'ai déjà dit, mais, dans les autres États américains qui ont adopté des normes semblables, il y a eu une période de transition beaucoup plus longue. C'est-à-dire qu'il y a eu des années où on avait simplement des obligations quant à l'inventaire des constructeurs automobiles. Ce n'était pas lié aux ventes. Et, après une période de quelques années, après ça, on est passés à «il faut qu'il y ait des pourcentages minimums de vente de véhicules zéro émission». Nous, on passe tout de suite à l'étape vente. On n'a pas d'année, justement, où on dit aux constructeurs : Bien là, vous devez avoir des pourcentages minimums reliés à vos inventaires. Alors, on a sauté une étape.

Alors, pour beaucoup de joueurs, on va déjà très vite. Je ne dis pas pour tout le monde, mais je dis pour beaucoup de joueurs, pour plusieurs intervenants, on saute une étape qui a été mise en place dans les États américains.

Alors, je veux être rassurant envers le député. Notre objectif, ce n'est pas... on ne va pas faire tout ce travail-là puis mettre de l'avant un projet de loi qui est une première au Canada pour ensuite se retourner puis dire : Bien, finalement, on ne veut pas de véhicules zéro émission sur nos routes. C'est un peu absurde de penser ça. Ce que nous, on dit ici, c'est qu'on a des constructeurs automobiles qui doivent... Et c'est légitime, il doit y avoir une période de transition d'ici à 2018. On veut reconnaître les efforts faits. On pense que reconnaître... Puis on estime encore... On parle de 3 700 quelques véhicules par rapport à l'ensemble de ce qu'on fait.

Puis, je veux dire, encore une fois, il faut voir le projet de loi... Puis ça, je l'ai dit lors de l'adoption du principe, je l'ai dit lors de mes remarques préliminaires, ça fait partie d'un bouquet de mesures pour développer le véhicule automobile.

Je rappelle au député le rabais à l'achat de 8 000 \$, je rappelle au député les subventions pour installer des bornes électriques à la maison et au travail, je rappelle au député l'accès aux voies réservées, je rappelle au député le circuit électrique, puis on pourrait continuer. Puis aussi il y a toute la filière du véhicule électrique qu'on veut développer, que ça soit le lithium dans le Nord québécois, le développement de la technologie des batteries, l'aluminium propre, les compagnies québécoises de stations de recharge. Bref, je pourrais continuer.

Mais, si on regarde ça dans son ensemble, je crois qu'il y a de quoi rassurer amplement le député de Terrebonne sur notre volonté d'augmenter le nombre de véhicules zéro émission au Québec, étant donné que l'objectif de notre plan d'action de l'électrification des transports, c'est 100 000 véhicules d'ici 2020. Et donc ce qu'on fait ici, c'est un geste pour reconnaître les constructeurs qui ont investi massivement dans le développement du véhicule zéro émission. Et, de l'autre côté, on trouve que c'est un équilibre et que ça ne nuit pas de façon importante à notre objectif ultime.

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

M. Traversy : Merci, M. le Président. Effectivement, je sais que la loi zéro émission est un outil, un pas de plus pour l'atteinte des objectifs que le gouvernement s'est fixés, de 100 000 véhicules électriques d'ici 2020, et que la loi zéro émission à elle seule ne parviendra pas à être capable d'y parvenir, c'est l'accumulation de plusieurs mesures qui va nous le permettre, de l'aveu des documents du gouvernement lui-même.

Je suis tout à fait d'accord pour féliciter les constructeurs automobiles qui ont fait leurs efforts au cours des dernières années pour être capables d'amener, bon, certains véhicules de disponibles au Québec. Bon, est-ce que c'est en donnant des crédits compensatoires pour ce qui a déjà été fait? Le ministre peut créer un prix zéro émission au Québec, hein, s'il veut aussi reconnaître le bien-fondé de ce que plusieurs constructeurs automobiles ont fait par le passé, puis ça serait tout à fait judicieux. C'est une proposition que je lui lance amicalement autour de cette table. Mais c'est certain que, comme l'a dit M. Breton, et le ministre l'a cité lui-même plusieurs fois, ça fait depuis 2013 que les constructeurs sont avisés de l'arrivée d'une loi zéro émission. Et le ministre a, à plusieurs moments, mentionné autour de cette table qu'il n'y avait aucune raison pour que les constructeurs automobiles se sentent aujourd'hui pris par surprise par ce qui arrive. Et donc l'ajout de 2014 et 2015 comme années rétroactives pour permettre l'accumulation de crédits...

J'ai entendu les chiffres : 3 761 véhicules qui seraient touchés. Je veux juste, évidemment, m'assurer, M. le Président, qu'au niveau de la vitesse à laquelle le nombre de véhicules électriques en inventaire vont être rendus disponibles, le nombre de types de véhicules — et je pense que le ministre en a mentionné plusieurs qui sont disponibles sur certains marchés mais pas encore sur celui du Québec, je pense notamment avec Kia, si ma mémoire est bonne — donc, le soit le plus rapidement possible et que cette rétroaction ne vienne pas ralentir la volonté, qu'on trouvait enthousiasmante, du ministre, dans le début de l'étude de ce projet de loi, mais vienne, donc, trop, comment je pourrais dire, ralentir ses ardeurs, bien que, je suis d'accord avec lui, la CAQ est beaucoup moins pressée que le PQ sur la question. Ça, là-dessus, il a 100 % raison. Je l'ai senti, moi aussi, là, au cours de nos discussions. Mais peut-être que la CAQ, au fil de nos échanges, a fini par se faire convaincre par le ministre de la nécessité d'aller plus rapidement. Il saura nous le dire, j'imagine, dans quelques minutes.

Alors, moi, avant de voter pour 2014 et 2015 rétroactifs, je veux vraiment plaider pour le ministre. Puis je ne m'attends pas à une réponse, parce qu'il a très bien fait son plaidoyer il y a quelques instants. Mais je tiens quand même à dire qu'il me semble que, s'il a le début d'un questionnement à savoir si ça va diminuer la cadence de l'électrification des transports pour l'atteinte des cibles qu'il s'est fixées, peut-être devrions-nous rester dans le plan de match initial, tout en récompensant les constructeurs d'une autre façon. Je suis très ouvert et très créatif pour donner des idées au ministre à cette façon. Mais j'ai l'impression que, loin d'accélérer la chose et de nous pousser à avoir plus d'inventaires, plus de modèles diversifiés de véhicules sur le marché québécois, ça va donner un répit, qui pourtant, dans le fond, est connu des constructeurs automobiles depuis plusieurs années. Alors, là-dessus, malheureusement, je pense que nous ne pourrions pas tomber d'accord.

Je vais laisser mon collègue de Masson continuer. Mais je tiens quand même à dire au ministre qu'il existe d'autres façons de récompenser nos constructeurs automobiles que par des crédits compensatoires.

• (16 h 40) •

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

M. Lemay : Merci, M. le Président. Donc, pour l'amendement proposé par le ministre, là, le 1^o et le 2^o, là, il n'y a aucun problème avec nous, là. Où que ça se situe, c'est dans le 3^o, quand on insère, dans le troisième alinéa, après «modèles», ce qui suit : «2014, 2015,». En fait, c'est très bien, d'inclure plus d'années pour l'accumulation des crédits. C'est une demande qui a effectivement été faite par les constructeurs. Cependant, je veux juste rappeler qu'en ne changeant pas la date d'entrée en vigueur de l'année modèle, 2018 étant la première année modèle pour laquelle l'obligation d'accumuler des crédits... en ne changeant pas ça pour 2019, ce que ça fait, c'est que dans trois mois on va arriver en 2017, et, en 2017, le 1^{er} janvier 2017, les véhicules année modèle 2018 tombent disponibles. Donc, on est déjà à trois mois de la première année modèle pour laquelle l'obligation d'accumuler les crédits prévus au premier alinéa de l'article 3 est applicable. On aurait voulu voir cette année modèle là passer de 2018 à 2019 pour permettre aux constructeurs automobiles de pouvoir s'adapter. Et puis je comprends que tantôt le député de Terrebonne a mentionné que depuis 2013 on parle de cela, mais ça reste que c'était de la théorie, ce n'était pas encore du concret. Aujourd'hui, c'est du concret, on est en train de discuter du projet de loi.

Vous avez mentionné tout à l'heure que, pour 2014-2015... je ne connais pas... je n'ai pas noté le chiffre exact, mais c'est 3 700 véhicules où il y a eu un estimé, mais ça reste que c'est un peu... Bien, en fait, si on retarde d'un an, on inclut plus de crédits, en cause qu'il y a beaucoup plus de véhicules aujourd'hui qu'il y en avait en 2014-2015, alors que,

quand on fait 2014-2015, il y a seulement une partie des constructeurs qui vont pouvoir bénéficier de ce délai supplémentaire.

Je ne sais pas si le ministre, il veut parler de son raisonnement, du pourquoi il ne veut pas retarder d'un an l'accumulation de crédits. Et puis il a choisi d'y aller... de reculer de deux ans. Est-ce que c'est exclu parce que, dans le fond, vous voulez voir le plus rapidement possible la mise en oeuvre du projet de loi? Dans le sens... Parce que, même si, demain matin, là, ce projet de loi là est adopté, les constructeurs, là, ils vont travailler fort pour faire la vente des véhicules, parce qu'ils vont vouloir atteindre les objectifs. On fait l'hypothèse, là, qu'on retire le «2014» que le ministre propose dans son amendement, là, puis on change ça pour commencer en 2019, on revient au même délai, puis je pense qu'on va quand même atteindre les objectifs visés par le projet de loi, là.

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

M. Heurtel : Alors, j'ai le goût de dire que le raisonnement du député de Masson, comment je dirais, c'est la base qui devrait rassurer le député de Terrebonne quand nous, on s'accroche à 2018 et qu'on refuse d'aller, comme le propose le député de Masson, vers 2019. Parce que ce qu'il propose ferait en sorte que plus de 10 000 véhicules échapperaient à la norme. Et donc, dans ce contexte-là, on est... là, on commence à vraiment se tirer dans le pied.

Donc, je ne veux pas refaire tout le raisonnement que j'ai fait lors de mon échange avec le député de Terrebonne pour expliquer le raisonnement. Ce que je vais ajouter aussi, c'est qu'il y a néanmoins urgence d'agir. Je crois que le député de Masson oublie qu'on est dans un contexte de lutte contre les changements climatiques, puis qu'à bien des égards on est en retard, et que là on est dans un tournant, et qu'il est clair... Puis, s'il y a une conclusion, puis c'est un quasi-consensus qu'on a reçu de la commission parlementaire, c'est qu'il y a une demande qui augmente de façon exponentielle au Québec pour des véhicules zéro émission. L'offre n'est pas là, et la recherche... pas «la recherche», mais «les recherches», devrais-je dire, démontrent clairement que, lorsqu'on adopte une norme VZE, les véhicules zéro émission, les ventes augmentent et les prix baissent.

Alors, dans un contexte de lutte contre les changements climatiques, on trouve qu'on a trouvé un équilibre, un véritable équilibre entre, justement, des gens très pressés comme le député de Terrebonne et des gens moins pressés comme vous. Et il faut comprendre qu'en même temps 2018 comme année de départ s'aligne avec la Californie. Ça fait qu'encore une fois c'est un autre objectif que nous avons, celui de justement avoir un système qui s'intègre avec les autres systèmes sur le continent.

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

M. Lemay : Oui. M. le Président, en fait, j'ai une question. Parce que le ministre a piqué ma curiosité en disant qu'il y aurait 10 000 véhicules qui seraient soustraits à la loi zéro émission si on retardait d'une année, de 2018 à 2019. Comment le ministre arrive à dire qu'ils seraient soustraits? Parce que, dans le fond, en retardant à 2019, les crédits s'accumulent, et les crédits sont toujours là, les crédits vont être applicables pour les ventes, les ventes vont être réalisées. Comment il arrive à dire qu'on va soustraire 10 000 véhicules?

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

M. Heurtel : Parce qu'ils n'auront pas d'obligation. S'il n'y a pas d'obligation, peut-être qu'on va justement perdre 10 000 véhicules, parce qu'ils vont attendre.

L'idée, là, l'idée de la norme VZE, c'est d'accélérer le développement et le nombre de véhicules zéro émission. Si vous reportez, on va encore tout décaler, on va se tirer dans le pied puis on va perdre encore une année où on va être encore dans les situations qu'on a vues en commission parlementaire, où on n'a que 205 véhicules en inventaire au Québec, en juillet dernier, où c'est une course à obstacles pour obtenir un véhicule, où il y a 10 modèles qui sont disponibles en Californie qui ne sont pas ici. Et, en plus de ça, on perd une opportunité d'inciter le développement du véhicule électrique au Québec, de faire en sorte qu'il y ait plus de ventes, que les prix baissent. On reporte tout ça d'un an, là, avec la proposition.

Puis, encore une fois, je le redis, on a la lutte contre les changements climatiques, là. Celle-là, là, on ne peut pas la reporter d'un an. La cible de 2050, puis la cible de 2030, puis la cible de 2020, on ne peut pas la reporter à 2021, 2031, et 2051. Il faut qu'on agisse maintenant.

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

M. Lemay : Oui, M. le Président. En fait, le ministre mentionne que les véhicules électriques ne seront pas vendus si on retarde d'un an parce que les constructeurs vont attendre. Moi, je crois plutôt que les ventes vont quand même avoir lieu parce qu'ils vont vouloir accumuler des crédits pour se conformer à la cible de 3,4 % des ventes, 3,5 % des crédits. Ils vont quand même faire... Ils vont quand même tout mettre en oeuvre pour effectuer des ventes de véhicules électriques et atteindre les crédits nécessaires pour se conformer à la nouvelle loi. Est-ce que le ministre a une étude en sa possession ou une analyse qui permettrait de dire qu'on aurait 10 000 véhicules de moins sur les routes si on retarde d'une année?

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

M. Heurtel : C'est simplement un calcul qui a été fait à l'interne par le ministère.

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

• (16 h 50) •

M. Lemay : Bien, écoutez, M. le Président, je ne sais pas comment procéder. Je me réfère à vous. Moi, j'aimerais garder le délai que le ministre propose en incluant les années 2014, mais j'aimerais plutôt utiliser... 2014 et 2015. J'aimerais plutôt... J'aurais voulu voir «2015 à 2018». Donc, si on veut prendre une... Il nous donne deux années en arrière. Moi, j'aurais pris une année en arrière puis une année en avant. Je ne sais pas, si on procède à l'amendement du ministre, qui disait «2014», si j'arrive, après ça, dans un autre amendement puis je dis : Je veux enlever 2014, est-ce que ça va être recevable ou je dois faire un sous-amendement à ce stade-ci?

(Consultation)

Le Président (M. Reid) : Il faudrait que vous fassiez un sous-amendement à l'amendement actuel du ministre si vous voulez qu'on se prononce comme commission là-dessus.

M. Lemay : Parfait. Donc...

Le Président (M. Reid) : Alors, est-ce qu'on vous laisse le temps de préparer un sous-amendement par écrit?

M. Lemay : Non, je l'ai.

Le Président (M. Reid) : Vous l'avez? Allez-y. Alors, on peut le... Bien, énoncez-le, puis on le distribuera.

M. Lemay : Je l'ai écrit sur trois feuilles pour résumer un peu ce que je veux mentionner. Après ça, on regardera si je l'ai bien fait, là.

Mais, bref, j'irais avec un sous-amendement à l'amendement du ministre, qui dit : À l'article 64, en remplaçant, dans le premier alinéa, «2018» par «2019»; en remplaçant, dans le deuxième alinéa, «2019» par «2020», et en supprimant, dans le troisième alinéa, «2014». Ça serait ça, mon sous-amendement, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Alors, on va suspendre les travaux quelques instants, le temps de vérifier la recevabilité et de faire une copie pour les membres de la commission. Puis nous revenons dans quelques instants. Les travaux sont suspendus.

(Suspension de la séance à 16 h 51)

(Reprise à 16 h 55)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons les travaux. Nous étions à l'étude d'un amendement déposé par le ministre pour l'article 64. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement à l'article 64? Est-ce que l'article 64, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division. Sur division est adopté. Maintenant...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : J'ai dit «l'article»? Je voulais dire : L'amendement est-il adopté? L'amendement est adopté sur division. J'ai peut-être dit un mot de trop, là. Et maintenant l'article 64 est amendé. On va l'étudier. Est-ce qu'on a des interventions sur l'article 64 tel qu'amendé? M. le député de Masson.

M. Lemay : Oui, M. le Président. Donc, après la suspension de nos travaux, après avoir regardé les procédures, j'irais avec un amendement et puis j'en ferais la lecture, à ce moment-ci.

Donc, l'amendement se lirait ainsi : En remplaçant, dans le premier alinéa, «2018» par «2019»; et en remplaçant, dans le deuxième alinéa, «2019» par «2020». J'aimerais en faire le dépôt.

Le Président (M. Reid) : Alors, on va suspendre les travaux quelques instants pour faire une copie et on revient tout de suite.

(Suspension de la séance à 16 h 56)

(Reprise à 17 heures)

Le Président (M. Reid) : Nous reprenons nos travaux. M. le député de Masson a lu son amendement. Est-ce que vous voulez le commenter?

M. Lemay : Oui, s'il vous plaît. Donc, la raison pour laquelle on demande de retarder d'une année pour l'accumulation des crédits préalables à l'entrée en vigueur de la loi, c'est justement parce que le ministre nous a mentionné, au tout début de l'étude du projet de loi — je ne me rappelle plus si c'est à l'article 2 ou l'article 3 — qu'il était ferme sur l'établissement des paramètres qui disaient qu'on allait faire 3,5 % des crédits en 2018, bon, puis qui s'en allaient jusqu'à 22 % des crédits en 2025. Sur ce, on veut donner le plus de temps aux constructeurs de se conformer puis d'accumuler les crédits. À ce stade, quand on étudiait... c'est les tout premiers articles, je mentionnais au ministre : Si on avait changé puis on avait donné un objectif qui est plus réaliste par rapport à la vente, on aurait pu ne pas... on aurait même dit : Bien, on ne va pas avoir des crédits précoces ou préalables, là, tu sais, parce que c'est directement en lien, on aurait pu juste être une année en arrière puis y aller de l'avant ainsi. En choisissant de maintenir les cibles que le ministre a fixées, on veut donner toute la chance à l'industrie de pouvoir se conformer et ne pas avoir des pénalités.

(Interruption)

Le Président (M. Reid) : Oui, allons-y quand même, on a quelques instants, là. Terminez.

M. Lemay : Parfait. Donc, c'est pour ça qu'on voulait retarder à 2019. Ça ne fait pas en sorte qu'on va retarder pour autant la vente de véhicules. Les véhicules vont se vendre, c'est simplement que les constructeurs vont avoir plus de temps pour accumuler. D'ailleurs, on a voté un autre amendement dans un article dans lequel le ministre a introduit la notion qu'un constructeur aurait un maximum de crédits qu'il peut accumuler. Donc, je ne vois pas pourquoi que ça causerait un problème de donner une meilleure période d'accumulation de crédits au début pour, justement, permettre qu'il puisse s'accumuler des crédits puis se conformer, tout en considérant que le ministre peut fixer une limite maximale de crédits qu'un constructeur peut détenir, ce qui ferait en sorte que les véhicules seraient quand même vendus, il y aurait un moindre risque pour le consommateur, il y aurait... Ça serait une situation qui serait plus gagnant-gagnant pour toute l'industrie.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement déposé par le député de Masson?

M. Heurtel : Non.

Le Président (M. Reid) : Est-ce que cet amendement est adopté?

Des voix : Rejeté.

Le Président (M. Reid) : L'amendement est rejeté. Nous revenons, si on a quelques instants encore, à l'étude de l'article 64 tel qu'amendé. Y a-t-il d'autres interventions sur cet article tel qu'amendé? Est-ce que l'article... Oui, M. le député de Masson?

M. Lemay : En fait, j'aimerais juste, à ce stade-ci, puisque c'est la dernière fois qu'on parle de fixer par règlement du gouvernement, avoir une précision du ministre. Lorsqu'il va fixer ces règlements au tout début, est-ce qu'il va permettre un délai raisonnable, pour les constructeurs, à pouvoir répondre au ministre de l'application du nouveau règlement? Est-ce qu'il va fixer un délai de 45 jours ou 60 jours, ce qui va leur permettre de pouvoir avoir une discussion avec le ministre une fois que les règlements seront mis en vigueur?

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a le temps de répondre? Rapidement, oui.

M. Heurtel : Il y a un ensemble de délais prévus déjà dans le projet de loi, on en a parlé. On les a couverts, ces articles-là, il y a des délais.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres... Oui? Parce que, là, si on veut continuer à faire des commentaires, je vais devoir demander qu'on aille voter. On continuera par la suite. Ou est-ce que vous avez un... C'est un commentaire rapide?

M. Lemay : ...très court, là.

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

M. Lemay : C'est simplement sur le fait que le ministre a mentionné qu'il avait déjà rencontré les constructeurs. Là, c'est sûr qu'il va mettre les règlements en place. Bien, c'est sûr qu'on aurait préféré, une fois que les règlements seront rédigés, qu'il puisse y avoir une consultation avec les constructeurs à ce moment-là. Je ne sais pas si...

M. Heurtel : ...M. le Président, quand un règlement est prépublié, il y a une période de 45 jours pour déposer des mémoires. C'est dans le processus d'adoption de réglementation.

Le Président (M. Reid) : ...on n'a pas d'autres commentaires, je peux vous demander si on est prêts à voter sur l'article 64 tel qu'amendé? Est-ce qu'il y a... Est-ce qu'on... l'article est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté.

Alors, on revient dans quelques instants pour étudier le dernier article.

(Suspension de la séance à 17 h 4)

(Reprise à 17 h 22)

Le Président (M. Reid) : Alors, nous reprenons nos travaux. Alors, nous avons... nous en sommes à l'article 65. M. le ministre, voulez-vous présenter l'article? Et je pense que vous avez un amendement.

M. Heurtel : Exact, M. le Président, merci.

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.

Alors, l'amendement, maintenant, M. le Président : À l'article 65 du projet de loi :

1° insérer, après «neufs», ce qui suit : «ou remis en état»; et

2° insérer, après «modèles», ce qui suit : «2014, 2015.».

C'est véritablement un amendement de concordance pour accompagner les modifications qui ont été faites à l'article 64.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Y a-t-il des interventions sur cet amendement? M. le député de Masson, il semble que vous vouliez la parole.

M. Lemay : Oui, oui, oui. Mais en fait, M. le Président, en fait, je comprends, on a eu la discussion tantôt sur l'article 64, et puis on avait un amendement qui disait sensiblement qu'on voulait étendre ça jusqu'en 2019, qu'on avait déposé au début. Puisqu'on a déjà eu la discussion et que le ministre l'a refusé à l'article 64, je vais retirer mon amendement parce que je connais déjà la réponse.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Donc, vous ne présenterez pas votre amendement, c'est ça?

M. Lemay : Voilà.

Le Président (M. Reid) : D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement à l'article 65? L'amendement à l'article 65 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Adopté sur division. Maintenant, est-ce que l'article... On va étudier l'article 65 tel qu'amendé. Y a-t-il des interventions sur l'article 65 tel qu'amendé? L'article 65, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : L'article 65 est donc adopté sur division.

Maintenant, il nous reste à terminer l'étude article par article proprement dit... proprement dite, «une étude», oui. Alors, nous allons... Je vais vous demander ici : Est-ce que les intitulés des chapitres sont adoptés?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Et enfin je propose que la commission adopte une motion d'ajustement des références. Est-ce que cette motion est adoptée?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Reid) : Alors, l'étude est terminée, proprement dite.

Remarques finales

Maintenant, il nous reste les remarques finales. Nous allons commencer par le porte-parole du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Mathieu Lemay

M. Lemay : Merci, M. le Président. Donc, je suis quand même surpris qu'on ait pris deux jours pour passer à travers du projet de loi, mais, bref, ça reste que c'est une avancée pour le Québec. On est satisfaits que ce projet de loi soit adopté. C'est sûr qu'il y a certains amendements qu'on aurait voulu que le ministre tienne en considération, notamment aux articles 64, 65, concernant de retarder à 2019 la mise en vigueur pour permettre une plus grande accumulation de crédits, pour pouvoir respecter l'esprit de la loi.

Bref, j'espère que le ministre va poursuivre, et que ça, ce n'est qu'une première étape, et qu'il va mettre en place un réseau de bornes sur le territoire québécois pour permettre aux consommateurs d'acheter ces véhicules-là puis d'avoir confiance en la technologie, pour dire : Bien, écoutez, au Québec, on a des bornes, on est confiants que, sur notre trajet, on va pouvoir utiliser les véhicules zéro émission. Donc, j'espère que, dans une prochaine phase, on va annoncer l'installation de bornes supplémentaires pour, justement, faire en sorte que cette loi zéro émission puisse atteindre les objectifs et les cibles qui ont été fixés par le ministre.

Somme toute, c'est les commentaires que j'avais à faire pour le moment. J'apprécie les échanges qu'on a eus avec les divers intervenants, et tous les groupes qui sont venus nous rencontrer en commission parlementaire nous ont permis d'approfondir le sujet et de pouvoir analyser en détail toutes les petites spécificités.

C'est un premier pas, ça va réduire de 150 000 tonnes de GES en sol québécois. On les prend toutes, les réductions. Il y a plusieurs autres solutions qui existent en sol québécois, on a des entreprises qui font de l'innovation présentement puis qui ont un coût à la tonne d'environ 30 \$. Présentement, le projet de loi zéro émission, ça donne un coût à la tonne d'environ 300 \$ par tonne de GES réduite. Donc, j'espère que le ministre pourra aussi regarder les innovations qu'on a en sol québécois et accorder des permis, des certificats d'autorisation pour, justement, qu'on puisse atteindre les objectifs de 37,5 % pour 2030. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Masson. Maintenant, je donne la parole au porte-parole de l'opposition officielle, M. le député de Terrebonne.

M. Mathieu Traversy

M. Traversy : Merci, M. le Président. Il est venu, le temps de récolter ce que des heures de travail ont semé dans le cadre du projet de loi n° 104 qui vise à augmenter le nombre de véhicules zéro émission au Québec.

De dire, tout d'abord, à quel point je suis satisfait des échanges que nous avons eus avec les différents acteurs de la société civile qui sont venus nous énoncer leurs points de vue dans le cadre des consultations du projet de loi. Il est vrai, le ministre a raison, de dire que la CAQ est beaucoup plus pressée... est beaucoup moins pressée que le Parti québécois pour en arriver à des objectifs de véhicules zéro émission le plus rapidement possible. J'aurais voulu que le ministre se sente plus enthousiasmé par ma motivation. Il a trouvé un compromis dans le débat qui a eu lieu autour de cette table en essayant, évidemment, de répondre à l'ensemble des positions qui ont été émises. Ce n'est pas nécessairement ce que j'aurais eu comme position de prédilection, mais, dans les circonstances, en arriver à un compromis pour avoir un projet de loi de cette importance, je pense que c'est un pas dans la bonne direction. Le ministre est d'accord pour dire également que c'est un outil pour améliorer la situation des émissions de gaz à effet de serre, qui ne réglera pas tous les problèmes, mais qui est un élément supplémentaire, de même pour la flotte de véhicules électriques qui est ciblée pour 100 000 véhicules d'ici 2020.

Donc, nous le remercions pour les échanges, pour sa motivation à vouloir essayer de diminuer les gaz à effet de serre, et nous l'encourageons à émettre le plus rapidement possible sa réglementation disponible pour que nous puissions, nous aussi, à l'opposition, avoir un point de vue global. Je sais qu'à force de discuter avec lui on a eu des éléments intéressants, des indices, il y a sûrement des recoupages à faire. Les plus passionnés pourront déjà déceler, je pense, certains éléments qui viendront dans la réglementation à venir. Donc, nous sommes contents d'avoir pu échanger avec le ministre pour mieux comprendre l'esprit de la loi qui était discutée aujourd'hui.

Mentionner aussi que nous avons quand même fait des gains, en collaboration avec le gouvernement, en ce qui a trait notamment au délai de révision, donc, pour la loi, donc, qui est passé de quatre à trois. Le Parti québécois voulait deux, trois semblait être un compromis acceptable dans les circonstances.

Nous saluons aussi l'ouverture du gouvernement sur sa volonté de vouloir mieux régulariser les crédits, le débat que nous avons eu à l'article 9 et 7 de ce projet de loi, et finalement, également, de rendre publiques l'ensemble des

informations, évidemment, qui sont possibles dans le cadre du respect, dans le fond... respect des droits commerciaux, notamment, pour rendre accessible, donc, l'information au public. Et nous tenons à dire que nous avons hâte de voir les résultats qu'un tel projet de loi va pouvoir occasionner au Québec, à la fois pour notre transition énergétique, mais aussi pour l'amélioration de la qualité de notre environnement. Merci, M. le Président.

• (17 h 30) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Terrebonne. Je passe maintenant la parole, pour ses remarques finales, au ministre.

M. David Heurtel

M. Heurtel : Merci, M. le Président. Je vais commencer par des remerciements. D'abord, vous, M. le Président, ainsi que toute l'équipe de la commission. Encore une fois, vous avez mené nos travaux avec sérénité et sagesse, je vous remercie. Je tiens à remercier également toute l'équipe du ministère qui est derrière moi. Évidemment, ce travail colossal ne serait pas possible sans tout l'engagement et le travail de l'équipe des fonctionnaires du ministère qui sont avec moi et qui ont rendu possibles la présentation et l'exercice que nous venons de compléter. Évidemment, mes collègues de la députation de ce côté-ci, merci, messieurs, et je remercie madame aussi, qui n'est pas là présentement, mais j'apprécie énormément votre soutien et votre appui. Et finalement, évidemment, de l'autre côté, les deux députés de l'opposition, alors le député de Terrebonne et le député de Masson.

Je trouve qu'on a fait un travail important. Ce projet de loi, c'est un projet non seulement pour aujourd'hui, mais pour l'avenir du Québec, c'est un projet qui va venir contribuer de façon importante non seulement au leadership du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques, mais qui permet de poser un geste innovateur au Canada — parce que ce projet de loi, c'est une première au Canada — et va nous permettre de contribuer de façon significative non seulement à la lutte contre les changements climatiques, mais au développement de la filière du véhicule électrique au Québec. Donc, c'est un autre exemple de la modernisation du Québec, tant d'un point de vue économique qu'environnemental, et ça, c'est un geste énorme.

Et j'apprécie énormément les échanges que nous avons eus aujourd'hui et hier. Les questions ont permis une conversation très importante et nécessaire sur le projet de loi, des propositions intéressantes. Je crois qu'avec les amendements que nous avons amenés, tant hier qu'aujourd'hui, on répondait à certaines préoccupations, tant des deux groupes d'opposition que d'intervenants et intervenantes que nous avons vus en commission parlementaire et de tous les horizons. Et gouverner, des fois, ça veut dire faire certains compromis. Je crois qu'on a trouvé un équilibre entre les différentes opinions qui ont été présentées dans le cadre de nos travaux non seulement en consultation, mais au cours des deux derniers jours. Notre débat tout récent sur l'article 64 le démontre, le gouvernement se trouve exactement entre les deux positions qui ont été présentées, tant par l'opposition officielle que le deuxième groupe d'opposition.

Et donc je terminerais aussi en remerciant tous les intervenantes et intervenants qui ont soumis des mémoires, qui sont venus participer à la commission parlementaire au mois d'août. C'était un débat important, les opinions émises ont contribué à la réflexion du gouvernement, les échanges que nous avons eus depuis également. Mais je vous félicite, toutes et tous, pour le travail accompli, et ensemble je crois qu'on a posé un geste marquant dans l'évolution du Québec du XXI^e siècle. Merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, écoutez, la commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux pour une séance de travail demain, jeudi le 29 septembre, à 8 heures. À demain, pour une séance de travail. Merci, bonne soirée.

(Fin de la séance à 17 h 34)