



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

DEUXIÈME SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 19 janvier 2022 — Vol. 46 N° 12

Étude détaillée du projet de loi n° 102 — Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission (8)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2022

Commission des transports et de l'environnement

Le mercredi 19 janvier 2022 — Vol. 46 N° 12

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente

M. Benoit Charette

Mme Isabelle Melançon

M. Sylvain Gaudreault

Mme Émilise Lessard-Therrien

M. Richard Campeau

M. Claude Reid

M. Vincent Caron

Mme Marie-Louise Tardif

Mme Agnès Grondin

- * M. Michel Rousseau, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
- * Mme Karine Grignon, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 19 janvier 2022 — Vol. 46 N° 12

Étude détaillée du projet de loi n° 102 — Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en oeuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission (8)

(Neuf heures trente-deux minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, bonjour, mesdames et messieurs. Alors, je vous rappelle qu'en fonction des mesures de distanciation physique énoncées par la Santé publique vous devez conserver votre place assise en commission. Il est aussi obligatoire de porter le masque en tout temps, sauf au moment de prendre la parole. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

Donc, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 102, Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en oeuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine) est remplacé par M. Gaudreault (Jonquière).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Lors de l'ajournement de nos travaux hier, nous en étions à l'article 36 de la loi. M. le ministre, je vous invite à en faire la lecture, s'il vous plaît.

M. Charette : Merci beaucoup, Mme la présidence... présidente, pardon. Tout d'abord, bonne journée, tout le monde.

Donc, l'article 36 : Cette loi est modifiée avec... par l'insertion, après l'article 15.4.41.3, des suivants :

«15.4.41.4. Les sommes perçues en matière de sols contaminés en application de la Loi sur la qualité de l'environnement et des règlements pris en application de cette loi, notamment celles perçues à titre de frais, de droit ou de redevance réglementaire, sont affectées au financement de toute mesure visant la gestion de tels sols.

«15.4.41.5. Les sommes perçues en application de la Loi sur les pesticides sont affectées au financement de programmes favorisant la réduction et la rationalisation de l'usage des pesticides.»

Donc, le texte se lirait ainsi : «Les sommes perçues en matière de sols contaminés en application de la Loi sur la qualité de l'environnement et des règlements pris en application de cette loi, notamment celles perçues à titre de frais, de droit ou de redevance réglementaire, sont affectées au financement de toute mesure visant la gestion de tels sols.»

Et le commentaire : Cet article prévoit de nouvelles affectations pour des sommes portées au crédit du Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État.

Des sommes sont actuellement perçues en matière de sols contaminés et elles sont versées au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État, mais aucune affectation particulière n'y est associée. Ces sommes servent donc à appuyer la réalisation de mesures favorisant la protection environnementale... de l'environnement de manière générale.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Bonjour, Mme la Présidente. Heureuse de vous retrouver. Salutations à tous les collègues et, bien sûr, à tout le personnel.

Simple question pour le ministre. À partir du moment où on va, pour le futur, donc, déterminer que les sommes perçues en matière de sols contaminés vont servir, donc, pour les sols contaminés... Dans le fond, c'est ce qu'on est en train de faire, là, plutôt que de partir des sols contaminés pour donner dans un fonds plus général, on va partir des sols contaminés... des fonds qu'on aura recueillis et on pourra les appliquer directement, justement, aux sols contaminés. C'est une nouvelle façon de faire. Est-ce que ce sera bien défini à l'intérieur... Moi, je parle plutôt de reddition de comptes pour qu'on puisse faire un suivi des sommes, clairement, qu'on sera allés chercher puis pour savoir, dans le fond, à quel montant... où est-ce qu'on les a attribués? Comment est-ce que ça va être fait dans la reddition de comptes?

M. Charette : Bien, bonjour à la collègue également. Oui, effectivement, on veut faire en sorte que les sommes... Et on va le voir à travers les projets qui seront financés de façon publique, là, naturellement, à travers

aussi le site Internet. Les sommes dans... recueillies pour un volet serviront à financer des projets pour un même volet. Et on va avoir cette information-là sur les communications publiques du ministère, mais également le site Internet.

Mme Melançon : Mme la Présidente, est-ce que le ministre serait en mesure de nous donner... Les sommes qui sont perçues en matière de sols contaminés actuellement, là, annuellement, ça peut représenter combien?

M. Charette : On en parlait hier, le règlement sur la traçabilité des sols, notamment, vient tout juste d'être... ça fait quelques semaines à peine, donc, il n'y a pas de somme encore de recueillie. Donc, on se prépare pour la suite des choses, en quelque sorte, mais, actuellement, il n'y a pas de somme de recueillie, là, étant donné que le règlement a quelques semaines uniquement.

Mme Melançon : ...le ministère a fait des projections, cependant.

M. Charette : Si la collègue a d'autres questions... Ce n'est pas une information qu'on a à portée de main immédiatement, mais on pourra vous revenir, là, sans problème.

Mme Melançon : Parfait. Bien, j'attendrai, dans le fond, la réponse sur la projection. Et, hier, j'avais posé une question aussi concernant les modalités de paiement pour... On pourra peut-être y revenir. Tu sais, on se fera un bloc de réponses, si vous permettez.

M. Charette : Soit ça ou soit maintenant. On aurait l'information à ce niveau-là.

Mme Melançon : Ah! vous avez la réponse? Ah bien! J'apprécierais, s'il vous plaît.

M. Charette : Et, avec le consentement, on pourrait demander au sous-ministre adjoint, là, d'apporter la réponse à la question.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a consentement? M. le sous-ministre adjoint, s'il vous plaît, déclinez votre nom et votre titre.

M. Rousseau (Michel) : Oui, Michel Rousseau, sous-ministre adjoint.
En fait, la façon dont c'est demandé dans les avis, c'est par chèque et...

Une voix : ...

M. Rousseau (Michel) : Non, non, il est par chèque. Cependant, la pratique veut que... parce que, chaque fois qu'il y a un avis, il y a le numéro de téléphone de la direction, chez nous, qui récupère ces sommes-là, et je dirais que, les entreprises, la majorité vont y aller par des virements bancaires avec des comptes corporatifs. Par contre, il n'y a pas de virement bancaire d'accepté pour des comptes personnels pour le moment. Il y a des travaux qui se font, là, pour améliorer le paiement en ligne. On ne se le cachera pas, là, il faut aller vers ça dans plusieurs aspects, mais actuellement c'est encore cette méthode-là qui est utilisée.

Mme Melançon : Merci. Ça va pour moi, Mme la Présidente, merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jonquière.

• (9 h 40) •

M. Gaudreault : Oui, il existe des mandats-poste aussi, si vous voulez. Bon, alors, tout ceci trahit notre âge.

Donc, l'article 36, au fond, introduit une nouvelle procédure qui va faire en sorte qu'on va pouvoir investir, dans la gestion de sols contaminés, les sommes perçues à ce titre dans le... à travers la loi. Quand on parle de la gestion de tels sols, est-ce que le ministre peut nous dire un peu ça ressemble à quoi, finalement, la gestion de tels sols, de tels sols contaminés, donc, à partir des sommes perçues, entre autres, par le règlement, j'imagine, sur la traçabilité, etc., qui a été mis à jour? Alors, ça ressemble à quoi quand on parle de gestion de sols contaminés? Parce qu'on sait que, souvent, les sols contaminés, ça peut être des passifs environnementaux qui ont été laissés à l'abandon par des entreprises qui sont disparues, ou qui sont fermées, ou quoi que ce soit, mais, pour moi, le premier responsable, c'est celui qui a pollué, c'est celui qui a contaminé, un peu le principe du pollueur-payeur. Alors, quand on dit «la gestion de tels sols», est-ce que le ministre pourrait nous expliquer un petit peu plus ce qu'il entend par là, s'il vous plaît?

M. Charette : ...avec le consentement, pour les exemples plus concrets, là, on pourrait se référer au sous-ministre adjoint.

M. Rousseau (Michel) : Donc, si j'ai bien compris la question, l'argent, pour la traçabilité, qui va être récupéré va servir pour couvrir les frais associés à la traçabilité, et les sommes, là, qui sont prévues dans la traçabilité, c'est dès qu'il y a un transport ou un mouvement de sol. Je ne sais pas si c'est de ça qu'on... c'est ça, le sens de votre question.

M. Gaudreault : Oui, mais est-ce que le sous-ministre pourrait nous donner un exemple concret, là, dans le sens que, s'il y a une entreprise ou un site qui est laissé à l'abandon, il y a des sols contaminés, est-ce qu'à ce moment-là c'est à partir de ce fonds-là qu'on va aller décontaminer un sol? Est-ce que le ministre peut nous l'illustrer de façon un petit peu plus concrète? Parce que c'est un enjeu tellement important qui... Moi, je pense, entre autres, à tout l'avenir de l'est de Montréal, ça passe beaucoup par la décontamination des sols des anciens sites pétroliers. J'en ai dans ma région également. On a fait toute une bataille pour la décontamination, je pense que le sous-ministre va s'en souvenir, du site de Graphic Packaging, où il y avait des sols contaminés. J'aimerais savoir comment, concrètement, là, ça va s'incarner.

M. Rousseau (Michel) : Pour ce qui est des sols, les exemples que vous donnez, on n'est pas dans ces sommes-là. Lorsqu'il y a un terrain qui est contaminé, qui est abandonné et qui est inscrit au passif environnemental, à ce moment-là, c'est dans les comptes de l'État, dans le compte du passif, et c'est des sommes qui sont, je dirais, déjà prévues, qui n'ont pas rapport avec les fonds, ne sont pas pris à même les fonds du ministère. Ça, c'est bien important de le mentionner, parce que ces sommes-là, c'est quoi, c'est presque 3 milliards, au Québec, de passif, dont 900 millions chez nous, et c'est de l'argent qui a été mis dans les livres comme étant un passif, et, chaque fois qu'on décontamine un terrain, bien, ce passif-là est enlevé. Donc, ça ajuste les livres comptables à ce moment-là.

Pour ce qui est des sommes qui sont reçues dans le cadre de la traçabilité, ça sert, entre autres, à financer l'organisme qui va être mandaté pour faire la traçabilité. Ça peut servir à certaines restaurations de terrains, mais pas des terrains de type passif, là, ce n'est pas dans cet esprit-là. On parle de projection de 20 millions au niveau de la traçabilité.

M. Gaudreault : ...20 millions?

M. Rousseau (Michel) : Oui.

M. Gaudreault : O.K. Mme la Présidente, une autre question concernant cet enjeu des sols contaminés. Lors de l'étude de la loi n° 66 sur l'accélération des infrastructures dans le contexte de la COVID, le projet de loi n° 66, qui est devenu une loi, on a obtenu des changements importants. Entre autres, à la suite de propositions que j'avais faites, mais avec la présidente du Conseil du trésor, il y avait vraiment eu une bonne ouverture, collaboration pour faire en sorte de s'assurer que tous les sols excavés qui sont contaminés au Québec soient traités au Québec et décontaminés au Québec.

Et par ailleurs il y a toute une industrie qui est en aval de ça. Je dis «en aval» parce qu'en amont il y a des sols contaminés, mais, en aval, on les traite, puis, ça, quand on parle de faire une transition vers les secteurs d'économie verte, là, il y a tout un potentiel derrière ça. Entre autres, dans ma région, j'ai des entreprises, dans ce domaine-là, mais il y en a partout à travers le Québec, qui viennent traiter les sols, qui s'assurent qu'ils sont décontaminés, qu'ils peuvent être réutilisés au lieu d'être déversés dans des champs par des groupes criminalisés, dans des champs de patates, ou, pire, qu'ils soient amenés du côté de l'Ontario puis déversés à Hawkesbury ou ailleurs, puis je ne veux pas faire référence à Jean Leloup... mais qui est, donc, déversé du côté de l'Ontario, en contravention des règles québécoises puis en contravention d'un bon traitement, pour les générations futures, de ces sols contaminés.

Donc, avec cet article 36, je voudrais que le ministre nous explique quel lien, quel suivi qu'il y a eu à la suite des amendements qu'on a adoptés à la loi n° 66 pour s'assurer que, dès maintenant, tous les sols contaminés du Québec, des chantiers privés, publics — chantiers publics, en particulier, ça nous interpelle parce que c'est de l'argent des Québécois — quand on pense au chantier du REM, quand on pense aux grands chantiers québécois qui sont faits par de l'argent public, bien, que ça soit traité et décontaminé au Québec. Alors, je veux vraiment que le ministre nous fasse une petite mise à jour puis je veux... Je suis hyper sur l'article parce que l'article parle de sols contaminés. Alors, pour bien comprendre comment ça va s'articuler, il faut qu'on fasse le lien avec cet amendement qui a été adopté dans la loi n° 66.

M. Charette : ...et le collègue parle, à juste titre, d'une industrie importante au Québec, et je vais la distinguer entre l'industrie légale et l'industrie illégale, parce que, malheureusement, il y a aussi de mauvais joueurs dans cette industrie-là, mais l'industrie légale s'est naturellement réjouie de l'entrée en vigueur du règlement en novembre dernier. C'est un règlement qui était attendu depuis un bon moment. Effectivement, dans le projet de loi, grâce à la collaboration, notamment, du collègue de Jonquière, on est venus préciser que ce traitement-là doit se faire en sol québécois.

Cependant, il y a des enjeux juridiques, on ne s'en cache pas. Il y a des contestations judiciaires actuellement, parce qu'on a des entreprises québécoises ou, à tout le moins, qui ont des intérêts au Québec, mais qui ont aussi des intérêts en Ontario et qui aimeraient que cette matière-là puisse transiter d'une province à l'autre, et ce que ces compagnies-là invoquent, c'est justement la réglementation et la législation sur le libre-échange interprovincial. Donc, il y a une contestation judiciaire actuellement. Nous, on ne se cache pas que l'on souhaite que le traitement se fasse entièrement au Québec, mais on est aussi tributaires de ces procédures judiciaires. Donc, l'intention du gouvernement, elle est claire, elle a été réitérée, mais avec un élément d'inconnu au niveau de la procédure judiciaire, là, qui a cours présentement.

M. Gaudreault : O.K. Bien, Mme la Présidente, en tout cas, je suis heureux d'entendre quand même le ministre sur le plan des intentions à l'égard du traitement des sols contaminés. Je pense que la clé, c'est la traçabilité. Et, même à l'extérieur du Québec, sur les enjeux de libre-échange, par exemple, ou de commerce interprovincial, parce que c'est plus le commerce interprovincial que les enjeux de libre-échange dans le cas d'exportation de nos sols du côté de l'Ontario, par exemple, alors, la question, c'est la traçabilité.

Donc, en soi, la traçabilité n'est pas, à mon point de vue, un enjeu relié au libre-échange. Je veux dire, si le camion traverse la ligne pour aller en Ontario, bien, il faut qu'il soit suivi, puis l'Ontario est capable de faire les suivis sur GPS pour s'assurer que le camion va d'un site qui est autorisé... Autrement dit, l'enjeu, c'est la certification du site où c'est décontaminé, c'est ça qui est le vrai enjeu, puis de s'assurer que le camion qui part du Québec, même s'il traverse l'Ontario, bien, qu'il va aller dans un site qui va être autorisé par les règlements du Québec. Pour moi, ça, ça m'apparaît fondamental, et je serais étonné que les règles sur le commerce interprovincial empêchent un traitement de cette nature ou empêchent un suivi des sols avec une réglementation puis une certification des sites pour s'assurer de la décontamination.

• (9 h 50) •

M. Charette : Mme la Présidente, si vous me permettez, je peux rassurer le collègue à ce sujet-là. Le règlement prévoit un suivi. Il y a un enjeu judiciaire au niveau de la nature du traitement qui doit être offert, mais, au niveau de la traçabilité elle-même, le fournisseur ou le donneur d'ouvrage a une responsabilité, même si la matière se retrouve en Ontario, ultimement, avec une confirmation sur place, que la matière y a été acheminée. Comment la matière est traitée en Ontario, c'est là où notre règlement n'a pas la portée, naturellement, là, qu'il a en sol québécois, mais, au niveau de la traçabilité, ça s'applique aussi si cette matière-là doit traverser les frontières du Québec pour l'Ontario ou pour une autre province.

M. Gaudreault : Ça va aller pour l'instant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'article 36? Puisqu'il n'y a plus d'intervention, est-ce que l'article 36 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 36 est adopté. Alors, selon notre feuille de route, nous allons maintenant à l'article 66. M. le ministre.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, 66 : Les articles 79 à 97 de cette loi sont remplacés par le suivant : «79. Les dispositions du chapitre II de la Loi sur certaines mesures [permettent] d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages.» Et ça s'applique également aux dispositions «et aux enquêtes réalisées et aux avis d'exécution notifiés pour l'application de la présente loi ou de l'un des règlements».

Et, si nous allons au niveau du commentaire, cette modification en est une de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi proposées par l'article 1 du projet de loi.

Les articles 79 à 97 remplacés prévoient des dispositions relatives aux inspections et aux saisies. Le contenu de ces articles est repris par les articles 4 à 6, 19, 22, 41 et 54 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions? Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 66 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 66 est donc adopté. Alors, M. le ministre, nous allons à l'article 67.

M. Charette : Donc, merci, Mme la Présidente.

67. Le chapitre VII de cette loi, comprenant les articles 98 à 100, est abrogé.

Et le commentaire : Cette modification en est une de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi proposées par l'article 1 du projet de loi.

Le chapitre portant sur les enquêtes est abrogé puisque les dispositions applicables en cette matière seront celles prévues dans la nouvelle loi.

Et le contenu des articles 98 à 100 abrogés est repris aux articles 13 à 16 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions relativement à l'article 67?

M. Charette : ...juste pour celles et ceux qui se joignent à nous, là, rassurer les collègues ou, sinon, les gens qui nous suivent à distance. À cette étape-ci, on abroge beaucoup d'éléments qui sont convenus dans des anciennes lois. Ce ne sont pas que ces modalités-là tombent, c'est juste qu'on les a adoptées et intégrées dans la nouvelle loi. Donc, je veux rassurer celles et ceux qui peuvent nous suivre ou qui se joignent à nous pour une première fois, là. Ce ne sont pas des articles qui tombent dans l'oubli, mais qui ont tout simplement été intégrés dans la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Puisqu'il n'y a plus d'intervention, est-ce que l'article 67 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 67 est adopté. M. le ministre, nous allons, selon notre tableau de bord, maintenant à l'article 72.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente.

L'article 127 de cette loi est abrogé.

CommentaireS : Cette disposition en est une de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi prévues par l'article 1 du projet de loi. L'article 127 est abrogé puisque son contenu est repris en partie par l'article 92 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est ce qu'il y a des interventions? Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 72 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 72 est adopté. Selon le tableau de bord toujours, nous allons à l'article 81 maintenant.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, 81. L'article 31.0.2 de cette loi est modifié :

1° par la suppression, dans le premier alinéa, de «ou municipalité»;

2° par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «115.5 à 115.7» par «31 à 33 de Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages.»

Et le commentaire : L'article 31.0.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement concerne la cession d'une autorisation.

La modification apportée au premier alinéa de cet article est à des fins de concordance avec celle effectuée à la définition de «personne» proposée par l'article 78 du projet de loi. Celle apportée au troisième alinéa est à des fins de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi qui remplacent les articles de la Loi sur la qualité de l'environnement cités dans cet alinéa.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions relativement à l'article 81? Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 81 est adopté?

Des voix : Adopté.

Donc, l'article 81 est adopté. Nous allons maintenant à l'article 91.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente.

Donc, 91. L'article 95.4 de cette loi est abrogé.

Le commentaire : Cet article qui permet au ministre de tarifier par règlement les coûts engendrés par les mesures de contrôle et de surveillance est abrogé. Son contenu est toutefois repris à l'article 88 de la nouvelle loi proposé par l'article 1 du projet de loi, applicable notamment à la Loi sur la qualité de l'environnement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Simplement pour... Je suis en train de vérifier, là. Je ne veux pas faire du mot à mot, mais est-ce que c'est le texte exact qui est repris à 88 de la nouvelle loi?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la juriste, s'il vous plaît, Me Grignon.

Mme Grignon (Karine) : Oui, Karine Grignon, avocate au ministère de la Justice.

Bien, pas tout à fait mot à mot parce qu'on...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...

Mme Grignon (Karine) : Ah! excusez-moi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il consentement?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y.

Mme Grignon (Karine) : Oui. Pas tout à fait mot à mot parce qu'il y avait des alinéas, là, qui faisaient référence à des renvois, là, à l'intérieur de la loi, là, mais, en termes de contenu, là, le deuxième... troisième alinéa, effectivement, c'est identique, là, il n'y a pas de modification.

Mme Melançon : Parfait, parce que, c'est ça, je voyais que ce n'était pas tout à fait pareil, là. J'essaie de faire un peu de vérifications, mais le... puis là on n'a pas tout le temps devant nous pour pouvoir le faire, mais on reste dans la même lignée, dans le fond, de pensée, légalement parlant aussi, là.

Mme Grignon (Karine) : ...c'est le quatrième alinéa, en fait, qui posait problème, là, parce qu'il faisait un renvoi à l'article précédent. Donc, il avait été reformulé juste pour enlever cette référence-là.

Mme Melançon : Parfait. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il d'autres interventions relativement à l'article 91? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention à l'article 91, l'article 91 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 91 est adopté. Nous allons maintenant à l'article 96.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente.

96. La section II du chapitre VI du titre I de cette loi, comprenant les articles 115.5 à 115.12, est abrogée.

Et le commentaire, donc : Cette modification en est une de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi proposées par l'article 1 du projet de loi.

Le contenu des anciens articles 27 à 38.1 est repris par les articles 2 et 31 à 38 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Je vois, dans la table de concordance, qu'à l'article 115.8, pour la LQE... Dans le fond, on n'a pas repris ici ce qui avait... ce qui était dans l'ancienne loi, je vais dire ça ainsi, mais que ça va être inclus dans le pouvoir réglementaire. Est-ce qu'on peut m'expliquer pourquoi?

Mme Grignon (Karine) : Oui. En fait, en élaborant le REAFIE, le règlement d'application de la loi, on s'est rendu compte que c'était plus facile de retrouver l'ensemble des documents au soutien d'une demande à l'intérieur du REAFIE, que ce soit plus prévisible pour les gens qui font des demandes d'autorisation. Donc, c'est pour cette raison-là que ça va se retrouver dans le règlement maintenant.

• (10 heures) •

Mme Melançon : Donc, ce que vous êtes en train de me dire, Me Grignon, c'est que nous sommes partis d'un article qui était dans une loi et on a préféré retirer pour l'introduire à l'intérieur d'un règlement.

Mme Grignon (Karine) : Oui, en fait, c'était déjà... C'est déjà à l'intérieur du REAFIE. Donc, on indique déjà, à l'intérieur de ce règlement-là, à quel moment la déclaration d'antécédent va être exigée, dans quel type de demande. Puis les autres cas qui pourraient s'ajouter, notamment les cas de cession, là, le REAFIE pourra être modifié à l'avenir pour inclure ce genre de modification là. Mais il y a une disposition transitoire associée à l'abrogation de l'article, on va l'étudier plus tard, là, qui fait vivre dans le temps l'article 115.8 même s'il est abrogé, là, le temps que le REAFIE soit modifié pour intégrer complètement son contenu.

Mme Melançon : Bien, vous voyez, c'est pour ça qu'on fait aussi de l'article par article, Mme la Présidente, parce que ça, ici, pour moi, là, c'est une nouveauté, puis, quand on a regardé... Quand on étudiait la nouvelle loi, on n'avait pas... on ne nous avait pas souligné qu'il y avait des passages de la loi qui étaient pour être intégrés dans des règlements directement.

Puis là vous... Le ministre va probablement sourire, là, parce que je le répète souvent, on a tendance, depuis le début de l'arrivée de la CAQ au pouvoir... Ils mettent bien des choses dans les règlements, puis les législateurs perdent un peu la suite, parce que, lorsqu'on est ici pour, justement, créer une nouvelle loi ou encore en revoir, bien, on est là pour étudier, bien sûr, le projet de loi et on a le contenu.

Là, à ce moment-ci, ce qu'on voit, c'est qu'il y a un article qui était bien existant dans la loi, qui ne sera pas repris et qui va plutôt être introduit et inséré dans le pouvoir réglementaire. À chaque fois, j'ai un petit malaise à ça, parce que, justement, le gouvernement va pouvoir... Par la suite, quand on veut revoir des règlements, on n'est pas obligés de revenir vers les élus de l'Assemblée nationale. Moi, je n'apprécie pas ces façons de faire là, nécessairement, c'est le genre de... Ça, c'est le genre de truc qui aurait dû se retrouver dans le commentaire, quant à moi, là, parce que ce n'est pas minime, là, ce n'est pas une petite chose, c'est assez important.

Donc, dans la... Heureusement qu'on vérifie les tables de concordance. Moi, je vais vouloir aller lire... Je ne sais pas s'il y a des collègues qui veulent... qui ont des questions, parce que moi, j'aimerais bien pouvoir retourner au 115.8 puis je voudrais vraiment aller creuser un peu plus loin qu'est-ce qu'il en est, là, pour... bien, pour me rassurer, à moins que le ministre puisse me rassurer aussi en me donnant plus d'information sur ce que c'est, parce que, livré comme ça a été livré, là, je n'ai pas beaucoup d'information à ce moment-ci, Mme la Présidente.

M. Charette : ...la collègue, d'abord, en lui disant... Et on n'est pas obligés d'être d'accord sur tout, c'est bien certain. Je ne suis pas d'accord avec son affirmation. Lorsqu'elle dit que c'est une tendance lourde du nouveau gouvernement, c'est tout faux, en ce sens que chaque gouvernement l'a fait. Et, si on devait recenser ce que faisaient les gouvernements précédents, on arriverait sensiblement à la même conclusion, à l'exception peut-être que la réglementation, lorsqu'on la change, du côté de ce gouvernement-ci, c'est pour la renforcer.

Lorsqu'on fait référence au REAFIE, notamment, c'est un exercice, on parlait de cocréation hier, qui nous a permis de faire des avancées majeures en matière d'évaluation environnementale. Je pense que les bénéficiaires s'en sont déjà sentis à bien des égards. Et ce n'est pas vrai qu'une réglementation est tout le temps un assouplissement ou une façon de se déroger du travail parlementaire.

Je vais donner un autre exemple que j'ai aussi cité hier au niveau des véhicules zéro émission. On est à quelques semaines, vraisemblablement... et sans doute qu'on aura, là, très rapidement à parler de ces articles-là. Il y a la loi et il y a la réglementation, et c'est une bonne chose que tout ne soit pas dans la loi, parce qu'à travers la réglementation on peut la renforcer, et, dans certains cas, de façon très, très significative, sans relancer un processus parlementaire.

Donc, c'est exactement ce qui se produit maintenant. C'est exactement ce qui va se produire dans quelques semaines avec les véhicules zéro émission. Et ça nous offre une souplesse de renforcer la réglementation. Et la consultation, elle se fait aussi malgré tout. À partir du moment où j'ai déposé le REAFIE, il y a un petit peu plus d'un an maintenant, il y a eu une période de consultation qui nous a permis ensuite de le bonifier, et c'est exactement ce qui devrait se produire dans les prochaines semaines avec les véhicules zéro émission.

Donc, les collègues qui se sentiront interpellés, qui souhaiteront participer à la consultation, seront libres et bienvenus de le faire, mais constateront très, très rapidement, à la lecture de ce projet de règlement là, qu'on vient renforcer de façon très significative la norme VZE pour qu'elle produise de meilleurs résultats. Et, comme la juriste le mentionnait, pour ce qui est de 115.8, ça ne part pas dans les vapes, là. Il y a des articles un petit peu plus loin qui vont nous permettre de maintenir sa portée un temps, et la réglementation va pouvoir prendre le relais aussi par la suite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Oui, merci. Bien, je suis allée lire... Je suis allée lire... Pour 115.8, je ne pense pas qu'on était en train d'alourdir de façon trop importante, là. Si on le laissait tout simplement là... Je ne pense pas que ça venait alourdir, loin de là.

Et, lorsque je dis que c'est une fâcheuse habitude du gouvernement caquiste, je vais le répéter, les lois qu'on a vues, sur lesquelles moi, j'ai travaillé avec les collègues, souvent, sont des lois habilitantes. C'est-à-dire que tout va se retrouver dans le règlement. C'est contre ça que j'en ai. Je veux être bien claire. J'ai déjà salué des avancées qui ont été faites lorsqu'il y en a qui sont faites par le gouvernement de la CAQ, mais j'ai aussi le droit de remettre en cause certains... bien, si ce n'est pas des reculs, parfois, c'est peut-être un peu d'écrans de fumée, je dirais ça comme ça, et, ça, je trouve ça un peu tannant.

Je trouve tout simplement que ce n'était pas... Ce n'est pas ça qui était pour alourdir, là... Je me rappelle plus exactement combien on a d'articles dans le présent mammoth qu'on a devant nous, là, à un article près, je pense qu'on aurait pu le laisser. Ça, je le dis avec un sourire dans la voix, mais, cela étant dit, je ne suis pas d'accord avec le ministre. Puis le ministre fait bien de dire qu'on n'est pas obligés d'être d'accord sur tout, là, j'ai... Moi, j'en conviens avec lui, et heureusement qu'il y a des différences, parce que je ne suis pas toujours d'accord avec les façons de faire du gouvernement.

Alors, sur ce, Mme la Présidente, moi, j'aimerais simplement savoir, devant la lecture que je fais, là, pourquoi on ne l'a tout simplement pas laissé en place.

M. Charette : Le 115.8, en particulier, la juriste qui nous accompagne, là, pourra rassurer la collègue, là, de façon assez précise.

Mme Grignon (Karine) : Oui, juste, effectivement, pour vous rassurer, le REAFIE actuellement en vigueur, donc, contient déjà des dispositions par rapport à ce qui est mentionné à 115.8. Donc, l'obligation de soumettre la déclaration d'antécédents existe déjà pour la demande d'autorisation, la demande de modification et la demande de renouvellement. Donc, c'est des articles sont déjà présents à l'intérieur du REAFIE, articles 16, 29, 33, là, si vous voulez des références. On a aussi l'article 36 de ce règlement-là qui vient décrire un petit peu qu'est-ce que la déclaration d'antécédents doit contenir.

Donc, on a déjà un contenu qui est balisé, là, à l'intérieur du règlement. Donc, on ne part pas de rien. Puis, bien, c'est ça, pour la demande, en fait, les assujettis trouvaient ça peut-être un petit peu difficile d'être obligés de devoir aller voir la loi et, après ça, le règlement pour connaître qu'est-ce qu'ils devaient soumettre au soutien de leur demande. Donc, ils aimaient mieux que ce soit tout au même endroit. Donc, c'est la raison pour laquelle ça a été fait de cette façon-là.

• (10 h 10) •

Mme Melançon : J'entends bien, j'entends bien. Moi, ce que je vais tout de même porter une attention... Puis, peut-être, la légiste pourra aussi nous... peut-être peut-elle me répondre, là, est-ce qu'il y a plusieurs articles comme ça qui disparaissent au fil des concordances?

Mme Grignon (Karine) : Par rapport à la loi-contrôle, non, non, effectivement, c'était un des seuls.

Mme Melançon : Je suis tombée dessus. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...

M. Gaudreault : Oui, merci, Mme la Présidente. Moi, mon réflexe, comme parlementaire de l'opposition, c'est de préserver le pouvoir législatif davantage que le pouvoir réglementaire. Dans ce sens-là, je suis assez d'accord avec ce que la députée de Verdun soulève.

J'entends bien les propos rassurants de Mme la légiste, mais je suis obligé de dire qu'ils me rassurent momentanément, parce que, là, c'est dans le règlement, mais c'est justement ça qu'on dit, c'est qu'en fait c'est moins sur le fond que sur la forme. Le fond du règlement peut bien nous rassurer à ce stade-ci, avec les propos de Mme la légiste. J'en suis, mais, je veux dire, c'est la capacité du gouvernement, en vertu de son pouvoir réglementaire, de modifier seul, en respectant le processus, bien sûr, réglementaire, mais, néanmoins, seul, de modifier le règlement par rapport à ce qu'elle vient de nous dire, c'est ça qui est le problème. C'est la procédure plus que le fond.

Alors, je suis bien d'accord, là, que le fond du règlement peut être... peut reprendre les principaux éléments qui nous préoccupent, puis tant mieux, mais il n'y a rien qui me dit, moi, qu'un prochain gouvernement, et on s'en va en campagne électorale bientôt, qu'un prochain gouvernement ne modifiera pas ce règlement. Alors, moi, c'est là que je suis assez d'accord avec la députée de Verdun qu'il faut, nous, comme parlementaires, préserver comme la prunelle de nos yeux le pouvoir législatif plutôt que de l'ouvrir vers du pouvoir réglementaire plus grand.

Alors, je ne sais pas, sur le plan des procédures, Mme la Présidente, comment on peut procéder, mais est-ce qu'on peut faire une scission, autrement dit, dire oui... je ne sais pas si ça pourrait se faire par amendement, là, dire oui à l'article... je ne sais plus dans quel article qu'on est, 91, hein, 96, pardon, c'est ça, parce qu'il est quand même massif, là, tout ce qu'il retire... donc, dire oui à 96, mais sortir le 115.8, là. Alors, je ne sais pas si Mme la secrétaire ou les gens qui vous accompagnent peuvent nous dire c'est quoi, la meilleure procédure, mais moi, j'aimerais ça qu'on puisse voter sur les... j'aimerais ça qu'on puisse voter sur les deux, autrement dit voter sur 96, en excluant 115.8, pour permettre de garder 115.8. Puis là, là, là, c'est là que je me perds un peu dans les subtilités procédurales, là, mais moi, dans ce contexte-là, je serais prêt à faire un amendement pour dire oui à 96, sauf 115.8. Alors, voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons faire un... suspendre pour étudier ce que vous nous posez comme question, qu'est-ce qu'on peut faire selon le règlement.

(Suspension de la séance à 10 h 15)

(Reprise à 10 h 33)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Mme la députée de Verdun, vous avez un amendement.

Mme Melançon : Oui. Merci, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, je vais simplement prendre peut-être l'ordinateur... Merci. Alors, ce que nous proposons, c'est de remplacer l'article 96 par le suivant : 96. Les articles 115.5 à 115.7 et 115.9 à 115.12 de cette loi sont abrogés. Merci.

Ce qui nous permet donc, Mme la Présidente, de garder l'article 115.8 à l'intérieur de la loi. On pourra faire renumérotation au besoin, donc, à l'intérieur de la loi, pour que tout puisse se tenir avec la section II, comme l'expliquait Me Grignon hors micro.

Notre volonté, dans le fond, Mme la Présidente, c'est ce que j'étais en train de faire comme point tout à l'heure, notre volonté, c'est de pouvoir, bien sûr, préserver le pouvoir législatif entre les mains, bien sûr, des élus de l'Assemblée nationale.

Plusieurs expériences nous ont démontré qu'à travers les lois... Puis là je me rappelle le dernier projet de loi que nous avons travaillé avec le ministre, il s'agissait d'une loi habilitante, et ça devient un peu frustrant pour les élus lorsqu'on se fait dire que tout va se retrouver à l'intérieur des règlements et que les élus n'ont pas de possibilité d'avoir plus d'informations. Et c'est quelque chose qu'on a vu beaucoup dans les trois années et demie que nous venons de passer ensemble.

Je me rappelle d'avoir aussi fait un projet de loi, le projet de loi n° 69, avec la ministre de la Culture. Vous avez d'ailleurs travaillé, Mme la Présidente, sur ce projet de loi là. C'était une loi habilitante où on se faisait dire, et c'était sur le patrimoine, c'était la loi pour le patrimoine, et on se faisait dire : Bien, vous allez voir, tout va être dans le règlement, oui, oui, ça, ça va se retrouver dans le règlement. Oui, mais est-ce qu'on peut en avoir... avoir plus de détails? Non, ça va se retrouver dans le règlement.

À un moment donné, on est là pour faire des lois, pour pouvoir assurer aussi un certain suivi. Parce qu'il est faux de prétendre qu'il y a des consultations pour les règlements au même titre que c'est le cas quand on fait de l'article par article en projet de loi. Puis on fait des consultations particulières, bien sûr, avec les gens. C'est vrai qu'il y a des consultations, on le fait auprès des différents organismes puis avec les partenaires, mais tout ça revient uniquement entre les mains du gouvernement. Et souvent, nous, comme élus, bien, on est pas mal tassés de ces consultations-là. On ne fait pas partie de la consultation, les échanges non plus, et ça se retrouve entre les mains du ministère puis du cabinet.

Et malheureusement, ce pouvoir législatif là, bien, il s'effrite au fil du temps. Et c'est exactement le point que je soulevais, donc, avec le 115.8. Lorsque j'ai regardé correctement l'intérieur de la table de concordance et que je m'aperçois que ce n'est plus inclus dans le pouvoir législatif, mais qu'il sera inclus dans le pouvoir réglementaire, ça marque le pas, ça marque aussi le point.

Et je ne crois pas que c'est ce qui vient alourdir la loi, je tiens à le rappeler, là. Parce qu'on a quand même passé de nombreuses heures jusqu'à présent pour l'étude de ce projet de loi. Et les gens qui nous suivent voient les cahiers que nous avons devant nous. Je veux juste vous dire... ce n'est pas l'unique cahier, il y en a d'autres, donc, je veux juste vous dire que c'est un projet de loi qui est déjà suffisamment étoffé, donc je ne pense pas que ce soit sur un article comme 115.8 de la LQE qu'on vient alourdir actuellement le projet de loi n° 102 qui nous est proposé et qui va dans toutes les directions, je le rappelle.

Alors, afin de préserver le pouvoir législatif, afin de démontrer aussi, de mon côté, mon insatisfaction à voir un pouvoir réglementaire devenir de plus en plus important avec le gouvernement qui se trouve en face de nous, c'est pourquoi j'amène cet amendement à ce moment-ci, Mme la Présidente. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le ministre.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Et merci à la collègue, là, j'apprécie le ton. Et je réitère qu'on n'a pas à être d'accord sur tout. Mais sur cet élément-là, en particulier, là où la collègue peut être rassurée, c'est qu'on ne parle pas d'un règlement théorique à venir, on parle d'un règlement qui est déjà en force. Donc, si elle craint des affaiblissements, elle peut se rassurer en regardant ce règlement-là qui a déjà été adopté.

Et pour des raisons de cohérence, de structure du projet de loi, c'est un amendement qu'on ne pourra pas retenir. Et j'aime toujours le dire rapidement, là, pour que les collègues sachent où on se tient. Mais pour ce qui est de l'esprit et la portée du 115.8 tel qu'il se lit maintenant, là, on peut être rassuré, là, c'est déjà ailleurs. Et on le disait, là, tout à l'heure, dans la réglementation, oui, c'est déjà en force, mais même au niveau du projet de loi, il y a des articles, un petit peu plus loin, qui vont nous permettre de revenir à ces principes-là également.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jonquière.

• (10 h 40) •

M. Gaudreault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, je pense qu'avec les propos que j'ai tenus avant qu'on suspende, vous allez deviner que je suis d'accord avec cet amendement déposé par la députée de Verdun, qu'on a eu l'occasion de travailler ensemble avec son chercheuse et le mien. Alors, si on pouvait, dans les procédures, des fois, faire des amendements doubles, on pourrait le faire, tu sais, en tout cas, ça doit avoir déjà existé, là, en plus de 225 ans d'histoire parlementaire, mais enfin, on n'est pas là pour ça. Tout ça pour dire qu'on va être d'accord.

Je n'interviendrai pas trop longtemps, ce n'est pas mon objectif, simplement pour dire : Je comprends le ministre qui nous dit : Les députés peuvent être rassurés, le règlement existe déjà. Oui, là, maintenant, il existe, mais ce qu'on dit, c'est que pour des éventuelles modifications, on veut que ça se fasse avec les parlementaires et non pas dans le processus interne du gouvernement par voie réglementaire. C'est ça qu'on dit. Alors, on n'est pas sur le contenu immédiat du règlement, on est sur la modification future, sur le pouvoir habilitant de la loi. On est sur le pouvoir réglementaire versus le pouvoir législatif. C'est fondamental, comme débat.

Alors, j'entends très bien ce que le ministre dit puis ce qu'il disait tout à l'heure, avant qu'on suspende : Ah! c'est déjà dans le règlement, on a fait adopter le règlement. Oui, mais justement, c'est un règlement qui peut être changé par voie réglementaire, alors que nous, on amène le débat sur le terrain de... on ne veut pas que ça se fasse par voie réglementaire. C'est strictement ça.

Alors, c'est pour ça que l'amendement permet de garder 115.8. Puis je comprends, là, l'aspect : Ah! il ne se retrouve nulle part, parce que c'est la section... puis là 115.8 commence en faisant référence aux autres articles. Regardez, Mme la Présidente, là, si c'est juste ça qu'on a à retravailler pour s'assurer qu'il ne tombe pas entre deux chaises, on peut le faire. Mais, à ce stade-ci, moi, c'est sûr que je veux très clairement marquer le coup, appuyer cet amendement, aussi pour défendre le droit des parlementaires, ça, pour moi, je serai toujours le premier à défendre ça, le droit des parlementaires de faire un travail parlementaire et non pas réglementaire. Et à chaque fois qu'on vient affecter, qu'on vient enlever un petit morceau d'un pouvoir législatif pour le remettre entre les mains d'un pouvoir réglementaire, moi, je vais me battre, puis c'est dans ce sens-là que je vais appuyer l'amendement de la députée de Verdun. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Merci, Mme la Présidente. Bien, simplement un mot, là, pour renchérir sur ce que le collègue vient de dire, puis que je vais aussi appuyer l'amendement déposé par la collègue de Verdun puis renchérir sur le fait que, sur beaucoup de projets de loi sur lesquels j'ai travaillé, moi aussi, on sent que ce pouvoir-là nous échappe, où on passe d'énoncés législatifs à des énoncés réglementaires. Puis on tente toujours de nous rassurer, de l'autre côté... en fait, la partie gouvernementale tente toujours de nous rassurer sur... Oui, oui, vos préoccupations, ça va être pris en compte dans le règlement, mais il reste qu'on ne fait pas partie de la démarche au moment où ce règlement-là est écrit. Puis les inquiétudes qu'on peut entretenir, elles sont, je pense, justifiées. Donc, je voulais juste renchérir, là, sur le fait qu'on va appuyer l'amendement de la collègue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Merci. Je voudrais simplement ajouter qu'un règlement, un peu à la lumière de ce que disait le député de Jonquière, et je tiens à le remercier, lui, ainsi que son chercheuse, parce qu'on a été en mesure de travailler l'amendement ensemble, parce que ça allait dans le même sens, de modifier un règlement, ça se fait beaucoup

plus facilement que de modifier une loi. Et on ne sait pas, on ne sait pas qu'est-ce qui arrivera dans quelques mois, parce qu'il y aura un rendez-vous électoral. Dans quatre ans, dans huit ans, dans 12 ans, on ne sait pas qui sera au gouvernement. Et on pense souvent qu'on est là pour... comme ministre, on souhaite être là le plus longtemps possible. Je ne sais pas, le siège du ministre, peut-être que demain matin il va y avoir un remaniement ministériel, puis peut-être le ministre va se ramasser vice-premier ministre, là, je ne sais pas, et peut-être que ce sera quelqu'un d'autre qui sera à la tête du ministère de l'Environnement, et peut-être même dans quelques mois. On verra, hein, quel sera le résultat électoral, puis dans quatre ans, puis dans huit ans. Mais, moi, j'aime bien préserver une loi, surtout en environnement, surtout en environnement, une loi qui a des dents, plutôt que les laisser en disant : Bien, de toute façon, c'est déjà là puis c'est dans le règlement. C'est parce qu'un règlement, là, ça se change vraiment vite, puis vraiment facilement, alors qu'une loi, on doit la réouvrir, on doit l'étudier, à titre de parlementaires, et c'est notre devoir à toutes et à tous.

Alors, je ne comprends pas qu'on ait l'intention de retirer un pouvoir législatif pour l'introduire dans le pouvoir réglementaire, à ce moment-ci. J'ai un immense malaise. Depuis trois ans et demi que j'en parle, et, encore aujourd'hui, on est devant ce fait. Et je demande vraiment au gouvernement puis aux membres aussi de la banquette ministérielle de bien entendre mon appel, parce que... Et je regarde l'autre côté, il n'y a pas beaucoup de gens, l'autre côté, qui ont fait de l'opposition. C'est dommage. C'est dommage parce que vous seriez peut-être plus réceptifs à certains messages, mais, tout de même, ce que je veux vous envoyer comme message, c'est : Ça peut se transformer très rapidement, un gouvernement. Et, comme on ne sait pas qui sera là dans six mois, comme on ne sait pas qui sera là dans quatre ans ou dans huit ans, s'il y a des gens qui veulent changer un règlement, peuvent le faire très facilement, alors que là on avait une loi qui avait des dents. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement à l'article 96 est adopté?

Des voix : ...

Mme Melançon : Ça a été dit, moi, je l'ai entendu, adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je répète ma question : Est-ce que l'amendement à l'article 96 est adopté?

Des voix : ...

Mme Melançon : Est-ce qu'on pourrait avoir un vote nominal?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Qu'est-ce que vous avez demandé?

Mme Melançon : Un vote nominal, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, Mme la secrétaire, s'il vous plaît.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. Mme Melançon (Verdun)?

Mme Melançon : Pour.

La Secrétaire : Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

Mme Lessard-Therrien : Pour.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Pour.

La Secrétaire : M. Charette (Deux-Montagnes)?

M. Charette : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Tardif (Lavolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Alors, l'amendement à l'article 96 est rejeté. Nous revenons maintenant à l'article 96 lui-même. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 96? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention à l'article 96, est-ce que l'article 96 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 96 est adopté. Excusez-moi, j'ai demandé s'il y avait d'autres interventions.

Une voix : Adopté sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Alors, M. le ministre, s'il vous plaît. L'article 97.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc : 97. Les articles 115.13 à 115.22 de cette loi sont abrogés. Et le commentaire : Cette modification en est une de concordance avec les dispositions de la loi proposée par l'article 1 du projet de loi.

Le contenu des anciens articles 115.13 à 115.22 est repris par les articles 20, 21, 24 à 28, 76 et 78 à 80 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions? Donc, puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 97 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 97 est adopté. M. le ministre, nous allons, selon notre plan de match, jusqu'à l'article 107 maintenant.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, avec un amendement aussi qui est déjà à la portée, là, des collègues. Donc, je lis l'article original, dans un premier temps : Remplacer, dans le paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 115.34 de la Loi sur la qualité de l'environnement proposé par l'article 107 du projet de loi, «chapitre I» par «chapitre IV».

Commentaires : Cet amendement vise à corriger une coquille dans un renvoi effectué.

Et je ferais la lecture... en fait, je pense avoir lu l'amendement dans un premier temps. Donc, j'ai inversé l'ordre, vous m'en excuserez.

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'ai juste besoin... Pour ma compréhension, vous parlez d'amendement, est-ce qu'il y a un... Est-ce que l'article 107 est un amendement ou si vous avez un amendement à l'article 107?

• (10 h 50) •

M. Charette : Un amendement à l'article 107. L'amendement a été...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On ne l'a pas dans Greffier, je pense.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il faudra suspendre, on ne l'a pas.

M. Charette : Ah! d'accord. Parfait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Alors, nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 51)

(Reprise à 10 h 54)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, veuillez lire, s'il vous plaît, l'article 107.

M. Charette : Dans sa version originale. Donc, merci, Mme la Présidente : 107. Les articles 115.34 à 115.46 de cette loi sont remplacés par le suivant :

«115.34. Les dispositions du chapitre V de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages s'appliquent à la présente section et aux dispositions pénales prévues par règlement.

«Toutefois, concernant le délai de prescription prévu au paragraphe 2° de l'article 57 de cette loi, elles s'appliquent aussi aux infractions suivantes :

«1° une infraction visée à l'article 20 de la présente loi;

«2° une infraction visée aux paragraphes 2° et 3° du deuxième alinéa de l'article 21 de la présente loi ou toute autre infraction relative à des matières dangereuses visées à la section VII.1 du chapitre I du titre I de cette loi;

«3° une infraction relative à la transmission d'une étude de caractérisation visée aux articles 31.51 et 31.53 de la présente loi; et

«4° une infraction visée à l'article 66 de la présente loi.»

Et le commentaire : Donc, cette modification en est une de concordance avec la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi. Les articles 115.34 à 115.46 remplacés prévoient des dispositions relatives aux poursuites pénales. Le nouvel article 115.34 renvoi notamment aux dispositions de la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi prévues à cet effet.

Et le contenu des articles 115.34 à 115.46 est repris par les articles 44 à 57 de la nouvelle loi et le nouvel article 115.34.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous avez un amendement, M. le ministre?

M. Charette : Merci. Donc, ce serait de remplacer, dans le paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 115.34 de la Loi sur la qualité de l'environnement proposé par l'article 107 du projet de loi, «chapitre I» par «chapitre IV».

Et le commentaire est fort simple, c'est un amendement qui vise à corriger une coquille dans un renvoi effectué.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, y a-t-il des interventions relativement à cet amendement? Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement à l'article 107 est adopté. Maintenant, nous allons à l'article 107 tel qu'adopté. Est-ce qu'il y a des commentaires relativement à l'article 107 tel qu'amendé? Alors, s'il n'y a pas de commentaire à l'article 107 tel qu'amendé, est-ce que l'article 107, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 107, tel qu'amendé, est adopté. Nous allons maintenant à l'article 108.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente : 108. Les articles 115.48 à 115.57 de cette loi sont remplacés par le suivant :

«115.48. Les dispositions du chapitre VI de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages s'appliquent aux réclamations faites par le ministre pour le recouvrement d'une somme qui lui est due en application de la présente loi ou de l'un de ses règlements.

Et le commentaire : Cette modification en est une de concordance avec la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi. Les articles 115.48 à 115.57 remplacés prévoient des dispositions relatives aux réclamations et leur recouvrement. Le nouvel article 115.48 renvoi notamment aux dispositions de la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi prévues à cet effet.

Le contenu des anciens articles 115.48 à 115.57 est repris par les articles 58 à 71 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions relativement à l'article 108? Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 108 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc l'article 108 est adopté. Nous allons maintenant à l'article 109, et vous aurez un amendement, selon ce qu'on me dit.

M. Charette : Parfait. Je vous proposerais de voir 109, dans un premier temps...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Attendez...

M. Charette : ...et c'est un ajout ensuite à 109 qui serait proposé.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oh! excusez-moi, l'amendement va être à 109.1. Donc, allons-y pour l'article 109.

M. Charette : C'est bien gentil, Mme la Présidente. Donc : 109. Les articles 118.5.1 et 118.5.2 de cette loi sont abrogés.

Et le commentaire : Cette modification en est une de concordance avec la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi.

L'article 118.5.1 concernant le registre des sanctions administratives pécuniaires est repris à l'article 73 de la nouvelle loi tandis que l'article 118.5.2 concernant le registre des déclarations de culpabilité est repris à l'article 74 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée de Verdun.

• (11 heures) •

Mme Melançon : Merci, Mme la Présidente. Un peu comme tout à l'heure, je posais la question, comme ils sont abrogés complètement, on les retrouve... puis j'imagine que, dans le fond, c'est l'article 74 qui vient maintenant le soutenir complètement. Et là je ne ferai pas du retour puisqu'il s'agissait tout de même de nouveautés, surtout pour les déclarations de culpabilité, là, à ce moment-ci. Donc, c'est le 74 qui vient réintégrer l'ensemble du passage que nous avons à 118.5.1 et 118.5.2?

Mme Grignon (Karine) : Oui, exactement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Attendez. On ne peut pas, Mme la députée, prendre de photo dans l'Assemblée nationale. Merci.

Alors, Mme la juriste, s'il vous plaît.

Mme Grignon (Karine) : Oui, exactement. Donc, on a vu les trois articles, là. Puis il n'y a pas seulement 74, donc 73 et 74 aussi. Donc, pour chaque type, il y a un registre. Donc, pour les avis d'exécution, il y en a un, pour les SAP et pour les déclarations de culpabilité, donc. Et c'est du... le contenu est recopié intégralement.

Mme Melançon : Parfait. Ça me convient. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'article 109? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, l'article 109 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, l'article 109 est adopté. Maintenant, M. le ministre, vous avez un article 109.1 qui constitue un amendement.

M. Charette : C'est gentil. Merci, Mme la Présidente. Donc, l'amendement proposé se lirait comme suit : Insérer, après l'article 109 du projet de loi, le suivant :

109.1. L'article 118.5.3 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «à 118.5.2» par «et 118.5.0.1».

Commentaires : Cet amendement vise à corriger une coquille puisque les articles 118.5.1 et 118.5.2 sont abrogés par l'article 109 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires, des interventions? Donc, s'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 109.1... l'amendement 109.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement 109.1 est adopté. Donc, l'article 109.1 est adopté. Nous allons, selon le plan ici, à l'article 112 maintenant.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, 112 : L'article 118.13 de cette loi est abrogé.

Le commentaire : Cette modification en est une de concordance avec la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi. Le contenu de cet article abrogé est repris à l'article 82 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Est-ce qu'il y a des commentaires relativement... des interventions relativement à l'article 112? Puisqu'il n'y a pas d'intervention à l'article 112, est-ce que l'article 112 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 112 est adopté. Nous allons maintenant à l'article 113, s'il vous plaît, M. le ministre.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, 113. L'article 118.14 de cette loi est remplacé par le suivant : «118.14. Le ministre doit, lorsqu'il rend une décision visée à l'article 118.12, notifier cette décision à la personne et l'informer de son droit de la contester devant le Tribunal administratif du Québec.»

Le commentaire : L'article 118.14 concerne l'obligation pour le ministre de notifier à une personne l'information qu'une décision rendue à son égard peut être contestée devant le Tribunal administratif du Québec.

Cet article est reformulé en concordance avec l'abrogation de l'article 118.13, étant plus opportun de référer à une personne désignée par le ministre, ainsi qu'en concordance avec la modification effectuée à la définition de «personne» à l'article 78 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce... Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Merci, Mme la Présidente. Donc, ici, on doit être en train de parler du réexamen, si je comprends bien, qu'on avait vu, justement, à l'article... Je pense que c'est devenu l'article 82 ou autour de... Et, à ce moment-ci, c'est le ministre qui doit rendre... lorsque... rend une décision visée par 118.12, donc c'est le réexamen, notifier cette décision à la personne et l'informer de son droit de contester vers le TAQ. Mais, de mémoire, nous avons quand même... et là, je... il faudrait retourner au 82, là, mais on avait quand même... le ministre pouvait tout de même nommer des personnes, et là je comprends que ce n'est plus... Il n'y a personne d'autre. Il ne peut pas nommer personne ou désigner personne d'autre. C'est le ministre directement qui doit le faire? C'est ce que je comprends?

Mme Grignon (Karine) : Oui. En fait, l'article 118.12, c'est différents pouvoirs qui sont prévus par la Loi sur la qualité de l'environnement, notamment les pouvoirs d'ordonnance du ministre. Donc, c'est un renvoi à cet article-là. Quand le ministre prend ce genre de décision là, c'est contestable devant le Tribunal administratif du Québec, et non pas le Bureau de réexamen, là, ici.

Mme Melançon : Donc, c'est ça, on n'est pas au Bureau de réexamen à ce moment-ci. On est vraiment dans les ordonnances. O.K.

Mme Grignon (Karine) : Notamment.

Mme Melançon : Notamment. Parce que l'article précédent, là, comme... C'est pour ça que j'ai pris pour acquis, là, comme c'était avec 82, qu'on était dans le réexamen. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 113 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 113 est adopté. M. le ministre. L'article 114, s'il vous plaît.

M. Charette : Si vous me permettez, je demanderais une petite suspension, juste pour clarifier l'ordonnance du plan de travail. Mais je reviendrais, là, dans une petite minute. Je veux juste...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 06)

(Reprise à 11 h 08)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre.

M. Charette : Donc, on pourrait adopter, là, l'article 113, si ça convient aux collègues.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...oui. Alors, est-ce que l'article 113 est adopté?

M. Charette : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, O.K., j'avais dit que l'article 113 était adopté, il est doublement adopté maintenant. L'article 114, s'il vous plaît.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 118.16 de cette loi est modifié par la suppression du troisième alinéa.

Le texte proposé serait celui-ci :

«Le recours ne suspend pas l'exécution de la décision du ministre, à moins que, sur requête instruite et jugée d'urgence, un membre du tribunal n'en ordonne autrement en raison de l'urgence ou du risque d'un préjudice sérieux et irréparable.

«Si le tribunal rend une telle ordonnance, le recours est instruit et jugé d'urgence.»

Le commentaire : L'article 118.16 de la Loi sur la qualité de l'environnement concerne le caractère exécutoire des décisions rendues par le ministre.

Le troisième alinéa de cet article est supprimé en concordance avec l'abrogation de l'article 118.13 auquel il fait référence. L'essence de cet alinéa est reprise au troisième alinéa de l'article 85 de la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Interventions? Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Merci, Mme la Présidente. Juste pour mon éclairage, à ce moment-ci, on est dans les avis d'exécution. C'est pour ça... C'est de là où vient le caractère exécutoire, j'imagine?

Mme Grignon (Karine) : Oui, bien, en fait, pas seulement les avis d'exécution, c'est les recours devant le Tribunal administratif du Québec, en général. Donc, le caractère exécutoire a été prévu dans la loi sur le contrôle, là, par rapport aux décisions du Tribunal administratif du Québec et... bien, aux décisions qui sont contestées, en fait, devant le Tribunal administratif du Québec.

• (11 h 10) •

Mme Melançon : Parce qu'on a eu quand même cette discussion-là hier. Je me rappelle d'avoir échangé avec le sous-ministre adjoint à ce sujet-là, justement, et sur le caractère exécutoire, là. Donc, c'est pourquoi je pose simplement la question. Pouvez-vous simplement m'expliquer pourquoi le troisième alinéa est supprimé, donc?

Mme Grignon (Karine) : Oui. En fait, c'est spécifiquement... 118.13, là, de mémoire, je ne l'ai pas sous les yeux, là, mais c'est par rapport aux décisions du Bureau de réexamen, justement, qui sont contestables devant le Tribunal administratif du Québec. Donc, tout ça a été prévu dans la Loi sur...

Mme Melançon : Parce qu'on l'a introduit précédemment.

Mme Grignon (Karine) : Exactement.

Mme Melançon : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Comme il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 114 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 114 est adopté. L'article 115, s'il vous plaît.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, 115 : Les articles 119 à 121.4 de cette loi sont remplacés par les suivants :

«119. Les dispositions du chapitre II de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages s'appliquent aux dispositions et aux enquêtes réalisées et aux avis d'exécution notifiés pour l'application de la présente loi ou de l'un de ses règlements.

«120. Lorsqu'une municipalité est tenue d'appliquer tout ou partie d'un règlement pris en vertu de la présente loi, les inspecteurs de cette municipalité, dûment autorisés par celle-ci, sont investis des pouvoirs prévus à l'article 5 de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages aux fins de l'application de ce règlement.

«Les articles 7 et 19 de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages s'appliquent aux inspecteurs municipaux. Les sanctions administratives pécuniaires et les infractions visées respectivement aux articles 22 et 41 de cette loi s'appliquent également à l'égard des inspecteurs municipaux.»

Et le commentaire : Cette modification en est une de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi.

Le nouvel article 119 indique que les dispositions relatives aux pouvoirs d'inspection et d'enquête et aux avis d'exécution prévus dans la nouvelle loi s'appliquent dans le cadre de la Loi sur la qualité de l'environnement et de ses règlements d'application.

Le contenu des anciens articles 119 à 121.4 est repris par les articles 5, 6, 9, 10, 12 à 16, 19, 21 et 41 de la nouvelle loi et par le nouvel article 120 de la LQE.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est ce qu'il y a des interventions? Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 115 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 115 est adopté. Nous allons maintenant à l'article 137, selon notre tableau de bord.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 137... donc, oui, 137 : L'article 32 de cette loi est remplacé par ce qui suit :

«Section II

«Inspection et enquête

«Les dispositions du chapitre II de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages s'appliquent aux inspections et aux enquêtes réalisées et aux avis d'exécution notifiés pour l'application de la présente loi ou de l'un de ses règlements.»

Et le commentaire : Cette modification est essentiellement une de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi. Ainsi, le contenu de l'article 32 est remplacé et repris par les articles 4 et 5 de la nouvelle loi.

La modification vise d'abord à introduire l'intitulé de la section relative aux inspections et aux enquêtes dans le chapitre relatif aux mesures administratives.

Le nouvel article 32 renvoie aux dispositions de la nouvelle loi relative aux inspections, aux enquêtes et aux avis d'exécution.

La modification vise enfin à introduire l'intitulé de la section relative aux ordonnances que le ministre peut prendre en vertu de la Loi sur la sécurité des barrages.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Oui. Bien, simple petite question, parce que les commentaires deviennent très intéressants à ce moment-ci. Lorsqu'on dit : Cette modification est essentiellement une de concordance — habituellement, on dit «une de concordance» — le «essentiellement», j'imagine que c'est justement avec la dernière... parce qu'on introduit l'intitulé, puis c'est pour ça que ce n'est pas concordance totale, là. C'est probablement... le mot «essentiellement» vient de là, mais je veux juste me faire rassurer par la légiste.

Mme Grignon (Karine) : Oui, exactement. Donc, effectivement, l'introduction des intitulés de section est un petit ajout, là, par rapport à la simple concordance.

Mme Melançon : Donc, c'est entièrement de la concordance avec les nouveaux titres.

Mme Grignon (Karine) : Oui. Exactement.

Mme Melançon : Parfait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 137 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous faisons maintenant un saut vers l'article 142. M. le ministre.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, 142. L'article 46 de cette loi est remplacé par le suivant :

«46. Les dispositions du chapitre VI de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages s'appliquent aux réclamations faites par le ministre pour le recouvrement d'une somme qui lui est due en application de la présente loi ou de l'un de ses règlements.»

Le commentaire : Cette modification en est une de concordance avec les dispositions de la nouvelle loi proposée par l'article 1 du projet de loi.

Le nouvel article 46 renvoie aux dispositions de la nouvelle loi relative aux réclamations et au recouvrement.

Le contenu de l'article 46 remplacé est repris par l'article 60 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions?

Alors, je rappelle qu'il faut garder le masque en tout temps.

Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 142 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Maintenant, M. le ministre, vous avez un amendement qui s'intitule... l'article 142.1.

M. Charette : Exactement. Donc, 142. L'article 46 de cette loi est remplacé par le suivant :

«46. Les dispositions...» Pardon, je n'ai pas lu le bon truc.

Donc, j'y vais. Donc ce serait : Insérer, après l'article 142 du projet de loi, ce qui suit :

Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour réformer la gouvernance du Fonds vert.

142.1. L'article 287 de la Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement afin de moderniser le régime d'autorisation environnementale et modifiant d'autres dispositions législatives notamment pour réformer la gouvernance du Fonds vert — chapitre... voilà — est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «115.5 à 115.10 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il doit à cette fin transmettre au laboratoire accrédité la notification prévue à l'article 115.11 de cette loi» par «31 à 35 de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages. Il doit à cette fin transmettre au laboratoire accrédité la notification prévue à l'article 38 de cette loi».

Le commentaire : Cet amendement vise à ajouter une modification de concordance pour tenir compte de l'abrogation des articles 115.5 à 115.11 de la Loi sur la qualité de l'environnement, proposée par l'article 96 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires? Oui, M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. J'essaie juste de comprendre. C'est vraiment très naïf comme question, là. C'est quand même un élément important. Comment ça se fait qu'on arrive en amendement avec ça? Je comprends que c'est une modification de concordance, là, mais, normalement, ces modifications de concordance là sont plus courantes, je dirais, là.

Alors là, on arrive avec un amendement. Est-ce que c'était vraiment un oubli? Je veux juste bien comprendre, là, parce que c'est quand même assez massif, là, 142.1.

Mme Grignon (Karine) : ...87, là. Il y a un autre projet de loi, là. Donc, on s'ajuste au nouveau texte, là, à ce moment-là, là.

M. Gaudreault : Quel autre projet de loi?

Mme Grignon (Karine) : Projet de loi sur les mesures... voyons, le MEI, là, sur l'allègement réglementaire, là. Je m'excuse. Je ne me souviens pas du numéro, là.

• (11 h 20) •

M. Gaudreault : O.K. Ah! le projet de loi sur l'allègement réglementaire.

Mme Grignon (Karine) : Oui.

M. Gaudreault : O.K. Ça va aller, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'amendement 142.1 est adopté. Donc, l'amendement 142.1 est adopté. Nous allons maintenant... Oui?

La Secrétaire : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, le nouvel article 142.1 est adopté. C'est comme ça qu'il faut que je le dise. Merci beaucoup, Mme la secrétaire.

Maintenant, selon notre plan de match, je pense que nous allons à la section 1.12 du bloc 1. Est-ce que c'est bien ça, Mme la secrétaire? Oui? Alors, l'article 144, M. le ministre.

M. Charette : Pour ma part, j'ai l'article 157. Je veux juste être bien certain qu'on se réfère... On peut peut-être suspendre une petite minute, si vous le souhaitez?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parce qu'ici on m'indique que ça avait été adopté sur la fiche. On va suspendre quelques instants. Ça va nous permettre de voir clair.

(Suspension de la séance à 11 h 22)

(Reprise à 11 h 33)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Donc, pour vous éclairer davantage, nous allons aller à l'article 157, ensuite 147 — il y aura un amendement aussi — articles 148 et 152. Donc, c'est l'ordre...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : 144... Je reprends. Alors, nous allons à 157, ensuite 144, 147, 148 et 152, pour votre compréhension. Donc, M. le ministre, l'article 157, s'il vous plaît.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente.

157. L'article 115.8 de la Loi sur la qualité de l'environnement, abrogé par l'article 96 de la présente loi, continue de s'appliquer pour toute demande visant la délivrance, la modification ou le renouvellement d'une autorisation visée par la Loi sur la qualité de l'environnement jusqu'à ce qu'un règlement pris en vertu du paragraphe 13° du premier alinéa de l'article 95.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoyant une disposition aux mêmes effets soit en vigueur.

Commentaire : Cette disposition vise à maintenir l'obligation prévue à l'article 115.8 de la Loi sur la qualité de l'environnement, malgré son abrogation, pour les demandes qui seront transmises au ministre et qui ne seraient pas déjà encadrées par le REAFIE, le temps d'une modification réglementaire vienne couvrir l'ensemble des situations visées par l'article 115.8.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Ce que je comprends du commentaire du ministre, parce qu'on a eu une discussion à ce sujet tout à l'heure, c'est... Donc, ça va prendre une autre modification réglementaire pour venir couvrir l'ensemble de la situation de 115.8. C'est ce que je comprends. Ça veut dire qu'il y a un vide actuellement parce qu'on décide d'aller par voie réglementaire.

Mme Grignon (Karine) : Oui, c'est ça, toutes les situations qui sont prévues par l'article 115.8 ne sont pas toutes couvertes par le REAFIE. Donc, ce qui ne serait pas couvert, on a le maintien d'une autorisation, l'approbation d'un document qui serait déjà exigé, la cession d'une autorisation ou la délivrance, la modification d'une accréditation ou certification. Mais l'objectif de l'article 156, c'est justement de maintenir en vie l'article 115.8 jusqu'à ce que ces modifications-là soient apportées.

Mme Melançon : Bien, ce n'est pas une petite chose, Mme la Présidente. Tantôt, on a fait le point en se disant : C'est dans la loi actuellement, on peut garder dans la loi... Puis là le ministre nous a dit : Oui, mais, vous savez, il y a déjà un nouveau règlement, ça fait qu'il n'y a pas de problème, tout est couvert. Clairement, tout n'est pas couvert, on l'apprend, là, premièrement. Deuxièmement, là, il y a un vide, puis on vient, par l'article 157, couvrir un vide qu'il y aurait actuellement, mais qu'il n'y aurait pas eu si on avait accepté l'amendement que j'ai déposé tout à l'heure.

Puis, je le répète, Mme la Présidente, vous voyez, c'est quand même subtil, hein, c'est ça aussi, de la législation. Là, on arrive avec un vide dans le règlement alors que c'était dans la loi. Puis là on nous dit qu'il va y avoir une modification réglementaire pour pouvoir s'assurer que l'ensemble de la situation visée par 115.8 puisse être couvert. D'abord, on aurait dû le savoir tantôt. J'aurais aimé ça, moi, l'apprendre tout à l'heure. J'aurais aimé ça qu'on puisse en discuter, en plus, tout à l'heure. On est à l'article 157. Je trouve ça... Tout est dans les détails, hein? Et là on est en pleine législation puis on nous dit que, parce qu'on modifie la loi puis qu'on envoie ça dans le règlement, bien, le règlement n'introduit pas tout, puis on va devoir y aller avec des mesures réglementaires.

Je réitère encore une fois ici au ministre la volonté qui serait... est très importante puis... de pouvoir entendre peut-être l'opposition officielle... de préserver le pouvoir législatif versus le pouvoir réglementaire. Je continue à dire que c'est important. C'est une procédure parlementaire. On doit garder ça en procédure gouvernementale. Puis, tout à l'heure, on nous disait : Bien, ce n'est pas grave, le REAFIE existe déjà, il est là, ce n'est pas un nouveau règlement. Je suis d'accord, mais, vous voyez, tout n'est pas couvert.

Je trouve ça... Je trouve ça doublement décevant, je vais dire ça comme ça, Mme la Présidente. Je ne pourrai pas... Je ne peux pas redéposer le même amendement que j'ai déposé tout à l'heure. Et je remercie les collègues de Québec solidaire et les collègues du Parti québécois d'avoir appuyé mon amendement, mais ça fait quand même la démonstration, et j'espère que les députés de la banquette ministérielle écoutent toujours, à savoir qu'il y a des vides, malheureusement, puis là on fait face à un vide puis on s'en va faire les transformations dans le règlement. Dommage.

M. Charette : Mme la Présidente, la collègue mentionne qu'elle aurait aimé qu'on le dise. On l'a mentionné tout à l'heure, là, tout ça a été dit tout à l'heure. La juriste qui nous accompagne a très bien dit tout à l'heure qu'il allait y avoir un article qui allait permettre le maintien de 115.8 tant que la modification réglementaire ne serait pas ajustée. J'ai dit exactement la même chose aussi. Donc, la collègue dit... Elle aurait aimé qu'on le dise, mais on l'a dit deux fois plutôt qu'une. Donc, l'article 115.8 est maintenu tant que l'ajustement réglementaire ne sera pas fait, mais le REAFIE lui-même est déjà en vigueur. C'est ce que je disais aussi. Donc, il y a un petit ajustement pour ne pas qu'il y ait de vide, mais c'est tout ce qui a été mentionné tout à l'heure. Donc, il n'y a pas d'élément nouveau. Il n'y a pas d'élément surprise. On n'a pas voulu y aller en catimini, là. Ça a été dit ouvertement, là, tout à l'heure, au moment de nos échanges.

• (11 h 40) •

Mme Melançon : Je n'ai pas parlé de catimini, Mme la Présidente. Moi, ce que je dis... Tout à l'heure, on nous disait que c'était pour être des modifications de concordance, alors que, là, il manque quelque chose. C'est un

peu plus costaud que ce que j'avais compris, puis, à voir le regard des collègues, je pense que je ne suis pas la seule du côté-ci de la Chambre d'avoir fait cette compréhension-là. Donc, ça prend une modification réglementaire pour venir couvrir l'ensemble des situations visées par l'article 115.8. Puis, loin de là de vouloir dire que la juriste n'a pas été claire, Me Grignon, ce n'est vraiment pas contre vous, mais ça fait quand même la démonstration de ce que nous demandions tout à l'heure. Et, avec le REAFIE, avec le règlement qui est actuellement en cours, bien, il manque une partie puisqu'on doit aller avec une modification réglementaire, alors que, si on l'avait tout simplement laissé dans la loi, on n'aurait pas besoin de modification réglementaire. Est-ce que le ministre, à ce moment-ci, serait prêt à nous déposer la modification réglementaire nécessaire?

M. Charette : En fait, la collègue sait fort bien comment ça fonctionne. Pour avoir retenu cette méthode-là lorsqu'elle était dans mes fonctions, il y a... à partir du moment où il y a un règlement qui doit être ajusté, il faut le préparer. C'est certain qu'on évoque et on prépare... De notre côté, on anticipe la suite des choses, mais, tant que le projet de loi n'est pas adopté, on ne peut pas faire circuler le projet de règlement parce que ce ne sont pas des versions qui sont complétées à l'heure où on se parle. À partir du moment où ce le sera, ce sera naturellement rendu public, et la collègue pourra se rassurer et se convaincre qu'on ne perd strictement rien, mais, au contraire, on gagne en agilité.

Mme Melançon : Je verrai si je serai rassurée, Mme la Présidente. Cependant, ça marque encore une fois le point que nous tentions de faire tout à l'heure. À partir du moment où ce n'est plus dans le pouvoir législatif, que ça devient dans le pouvoir réglementaire, c'est au ministre et au ministère que revient la façon de travailler, d'écrire. Puis, bien, on va être mis au courant une fois que tout ça sera rendu public. Ça fait exactement... Ça marque exactement le point que je souhaitais faire tout à l'heure, et on a une démonstration très concrète de ce pouvoir législatif qui nous glisse entre les doigts actuellement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Je partage entièrement l'analyse et l'intervention de la députée de Verdun. Il y a quelque chose d'ironique, là, là-dedans. Puis, en même temps, c'est comme une mort planifiée de l'article 115.8. On dit, là, en adoptant 157, que, là, oui, le règlement en couvre large, soyez rassurés, Mmes, MM. les députés, tout est dans le règlement, ça fait qu'on peut abolir 115.8. Mais finalement il nous reste quelques petites affaires à régler. Donc, il faut qu'on garde en soins palliatifs l'article 115.8, puis, quand ça sera adopté dans le règlement, 115.8 va mourir de sa belle mort, parce que c'est ce qu'on dit, là. On dit : L'article 115.8 continue de s'appliquer malgré qu'il est abrogé par l'article 96... continue de s'appliquer pour toute demande visant la délivrance, la modification d'une autorisation, blabla, jusqu'à ce qu'un règlement prévoyant une disposition au même effet soit en vigueur. Donc, on est en train exactement de faire la préparation d'une mort lente... bien, lente, ça va dépendre du rythme du gouvernement, mais d'une mort planifiée du pouvoir législatif versus le pouvoir réglementaire.

Alors, moi, ça me heurte pour les mêmes raisons que tout à l'heure, et j'aimerais ça qu'on suspende quelques minutes, Mme la Présidente, parce que je pense à un amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 44)

(Reprise à 11 h 55)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous reprenons nos travaux. Alors, M. le député de Jonquière, vous avez un amendement.

M. Gaudreault : Oui, merci Mme la Présidente. Alors, je dépose l'amendement suivant à l'article 157, concernant les dispositions transitoires et finales :

L'article 157 du projet de loi est modifié par :

1° la suppression des mots «, abrogé par l'article 96 de la présente loi,»;

2° la suppression des mots «jusqu'à ce qu'un règlement pris en vertu du paragraphe 13° du premier alinéa de l'article 95.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoyant une disposition au même effet soit en vigueur.»

Donc, pour qu'on se comprenne bien, là, l'article 157, tel qu'amendé, se lirait de la manière suivante, l'article 157 : L'article 115.8 de la Loi sur la qualité de l'environnement continue de s'appliquer pour toute demande visant la délivrance, la modification ou le renouvellement d'une autorisation visée par la Loi sur la qualité de l'environnement.

Alors, je pense que c'est limpide, Mme la Présidente. Vous voyez, dans le fond, qu'on rebelote par rapport à l'amendement qui avait été déposé tout à l'heure par la députée de Verdun. Et le gouvernement nous disait, tout à l'heure, dans ses arguments, avec l'amendement déposé par la députée de Verdun, que ce n'était pas applicable parce que l'article 115.8 viendrait... comment je pourrais dire, serait un peu entre deux chaises, il n'aurait pas d'assise juridique, alors que le gouvernement lui-même, au fond, par l'article 157, vient dire qu'en certaines matières, dans le texte de la loi... qu'en certaines... du projet de loi c'est-à-dire, qu'en certaines matières l'article 115.8 continue d'exister jusqu'à ce qu'il y ait un règlement qui soit adopté qui va venir le rendre obsolète.

Donc, dans le fond, nous, on vient dire la même chose que le gouvernement, mais pour l'ensemble de son application sur l'article 115.8, pour dire : Malgré qu'on a adopté l'article 96, l'article 115.8, lui, il continue d'exister. Alors, c'est ce qu'on vient dire par cet amendement, évidemment dans un esprit où on souhaite, de ce côté-ci... En tout cas, en ce qui nous concerne, du côté de ma formation politique, on souhaite évidemment maintenir le pouvoir législatif le plus possible des députés de l'Assemblée nationale versus le pouvoir réglementaire qui est uniquement entre les mains du gouvernement. Alors, c'est pour ça qu'on vient maintenir l'article 115.8. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. J'ai pris le soin d'apprécier l'amendement proposé par le collègue. Effectivement, on referait le débat, là, qu'on a fait un petit peu plus tôt. J'apprécie le ton. J'apprécie la collaboration. Malheureusement, on ne pourra pas aller de l'avant avec l'amendement proposé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Merci, Mme la Présidente. Bien, sans grande surprise, je vais appuyer l'amendement qui est déposé par le député de Jonquière puisque, justement, on refait le point que nous avons fait lors de l'article 102, qui, selon moi, avait tout à fait sa place. Et ça démontre encore une fois l'importance des articles, de les garder dans la loi et non pas d'y aller par pouvoir réglementaire. Et, tout à l'heure, pour ceux et celles qui étaient... qui n'étaient peut-être pas avec nous, j'ai demandé au ministre s'il avait entre les mains la modification réglementaire pour que nous puissions voir cette modification-là, et le ministre m'a répondu que, non, ce n'est pas encore prêt.

Donc, ça démontre exactement le propos que nous tentons de faire entendre au gouvernement, c'est-à-dire la volonté, pour les parlementaires, de pouvoir débattre ici, en commission parlementaire, sur des aspects législatifs. Et, à force de transformer le pouvoir législatif en un pouvoir réglementaire, ce pouvoir-là est en train de glisser entre les doigts des élus de l'Assemblée nationale, ce que je trouve triste, ce qui me heurte aussi. Et, et en ce sens là, je ne veux pas être trop longue, parce que je pense que je me suis bien fait entendre lors de l'article 102, je vais appuyer... je vais appuyer totalement l'amendement qui est proposé par le député, donc, de Jonquière. Et j'espère que le ministre comprend bien le pourquoi nous le faisons, puis j'en suis persuadée, même, qu'il comprend très, très bien puisqu'il a été sur les banquettes de l'opposition dans une autre vie. Et, à un moment donné, il reste que ce pouvoir parlementaire là ne doit pas échapper aux 125 élus qui sont dûment élus. Merci, Mme la Présidente.

• (12 heures) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Oui. Merci, Mme la Présidente. Juste un mot pour dire que je vais aussi appuyer l'amendement qui est présenté par le collègue de Jonquière pour les mêmes raisons qu'évoquées tout à l'heure.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'amendement à l'article 157? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement, à l'article 157, est adopté?

M. Gaudreault : ...un vote par appel nominal, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Pour.

La Secrétaire : M. Charette (Deux-Montagnes)?

M. Charette : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Tardif (Lavolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme Melançon (Verdun)?

Mme Melançon : Pour.

La Secrétaire : Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

Mme Lessard-Therrien : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Donc, l'amendement à l'article 157 est rejeté. Nous revenons à l'article 157. Est-ce qu'il y a des commentaires, des interventions relativement 157? Puisqu'il n'y a pas d'intervention à l'article 157, est-ce que l'article 157 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 157 est donc adopté sur division. Nous allons maintenant à l'article... excusez moi, l'article 144.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 144 : L'article 2 de ces modalités est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 4^o, de «115.5 à 115.7 de cette même loi» par «31 à 35 de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages.»

Et le commentaire : Cette modification est effectuée à des fins de concordance, les articles 115.5 à 115.8 de la LQE étant abrogés et leur contenu étant désormais prévu aux articles 31 à 33 de la nouvelle loi.

Les articles 34 et 35 de la nouvelle loi sont toutefois ajoutés à l'énumération puisqu'ils concernent des pouvoirs de même nature que les autres pouvoirs énumérés.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Des interventions? Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Simplement, je veux juste me faire rassurer par le ministre qui vient de faire lecture du commentaire. Je n'ai pas le même commentaire tout à fait que lui quant aux articles. Pourrait-il simplement... Parce que là, ça vient modifier plein de choses aussi, parce que la lecture n'était pas... J'aimerais bien que le ministre puisse relire le commentaire, s'il vous plaît.

M. Charette : Celui que j'ai sous les yeux? Donc, en espérant qu'il n'y ait pas eu une petite coquille au niveau du copier-coller, là, mais je vous lis ce que j'ai sous les yeux : Cette modification est effectuée à des fins de concordance, les articles 115.5 à 115.7 la LQE étant abrogés et leur contenu étant désormais prévu aux articles 31 à 33 de la nouvelle loi.

Les articles 34 et 35 de la nouvelle loi sont toutefois ajoutés à l'énumération puisqu'ils concernent des pouvoirs de même nature que les autres pouvoirs énumérés.

Mme Melançon : Mme la Présidente, simplement, parce que je ne veux pas que le ministre dise que je cherchais peut-être... C'est parce qu'à la première lecture il y avait... vous avez mentionné jusqu'à 115.8, ce qui venait retransformer ce dont on venait de voter au 157, là, donc...

M. Charette : Ça, c'est mon erreur dans ce cas-là...

Mme Melançon : Non, non, il n'y a pas de souci, mais vous comprenez qu'on préfère faire vérifier. Alors, je vous remercie, M. le ministre.

M. Charette : Pas de problème.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'article 144? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, l'article 144 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 144 est adopté.

M. le ministre, nous allons à l'article 147. Maintenant, vous aurez un amendement.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, je fais avec la lecture de l'article original :

147. L'article 8 de ces modalités est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 1^o, de «comme inspecteur de la flore en vertu de l'article 28 de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables, à agir comme inspecteur

en vertu de l'article 79 de la Loi sur les pesticides, à agir en vertu de l'article 84 de la Loi sur le régime des eaux, à agir en vertu des articles 119, 119.1, 120 et 120.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement ou à agir comme inspecteur en vertu de l'article 66 de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel» par «en vertu des articles 4, 8 et 13 de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages».

Et le commentaire : Cette modification est effectuée à des fins de concordance, les articles mentionnés étant abrogés et leur contenu étant désormais prévu aux articles 4, 8 et 13 de la nouvelle loi.

Et je vous ferais la lecture de l'amendement proposé. Donc, à l'article 147 du projet de loi :

1° remplacer «4, 8 et 13» par «4, 8, 13 et 18.1»;

2° ajouter, à la fin, «ou en vertu de l'article 84 de la Loi sur le régime des eaux».

Le commentaire : Cet amendement vise, d'une part, à effectuer une concordance pour tenir compte du nouvel article 18.1 proposé par amendement et, d'autre part, à corriger une erreur qui s'est glissée dans le texte initial en supprimant le renvoi à la Loi sur le régime des eaux.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des interventions à l'amendement proposé? Puisqu'il n'y a pas d'intervention relativement à l'amendement proposé, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement à l'article 147 est adopté. Maintenant, est-ce qu'il y a des commentaires relativement à l'article 147 tel qu'amendé? Puisqu'il n'y a pas de commentaires à l'article 147 tel qu'amendé, est-ce que l'article 147 tel qu'amendé est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 147 tel qu'amendé est adopté. Nous allons maintenant à l'article 148.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Et nous sommes au niveau du Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement

148. L'article 3 du Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement est modifié par la suppression de la définition de «déclaration d'antécédents».

Et le commentaire : Cette modification est effectuée à des fins de concordance puisque l'article 115.8 de la LQE serait abrogé par l'effet de l'article 96 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Bien, là, c'est ça, c'est encore 115.8 qui ne nous lâche pas, là, qui revient. Donc, ce que je comprends, bon, on vient modifier, par le projet de loi, le règlement. Donc, qui peut le plus peut le moins. Si on peut modifier le projet de loi, évidemment, ça vient... On peut venir modifier également le règlement. Donc, on vient supprimer la définition de déclaration d'antécédents qui est quand même assez... Ce que je comprends, là, c'est qu'on vient juste biffer... Là, les pages ne sont pas paginées, mais on vient juste biffer... On ne biffe pas tout le texte proposé. On vient biffer le paragraphe e, alinéa 1, qui dit : «Un territoire inaccessible en tout temps à un véhicule routier.

«"déclaration d'antécédents" : la déclaration visée par l'article 115.8 de la loi.»

Je ne sais pas si on peut nous expliquer en français ce qu'on est en train de faire, là. Parce que, là, on nous met tout, tout le texte du règlement. Je veux bien, là, mais on pourrait en discuter longuement. Je ne suis pas sûr que c'est ce que le ministre veut faire. Alors, moi, je peux bien avoir le commentaire, là, qui dit la modification effectuée à des fins de concordance parce qu'on a... On le sait, là, qu'on a abrogé 115.8 par l'effet de l'article 96. Mais j'aimerais ça qu'on m'explique pourquoi on vient supprimer déclaration d'antécédents? Voilà. Alors, je pense que je l'ai bien expliqué, ce que je ne comprends pas, là. Puis j'aimerais ça comprendre.

Une voix : ...

• (12 h 10) •

Mme Grignon (Karine) : Alors, le REAFIE sur le... Excusez-moi, je vais l'appeler par son petit nom, là, c'est moins long, le REAFIE en fait un article, l'article 3, qui présente des définitions, là, c'est assez commun dans les lois et règlements, pour faciliter la lecture ou pour aider à la compréhension du reste du règlement. Ici, on avait fait une définition de déclaration d'antécédents, faisant le renvoi vers 115.8, justement pour aider les assujettis en leur faisant penser d'aller voir dans la loi parce qu'il y avait une obligation qui était présente. Donc, ce qu'on suggère de faire, c'est uniquement d'enlever cette définition-là, on n'en a plus besoin étant donné que l'article 115.8 a été abrogé dans la loi, mais on conserve, par ailleurs, un article 36 dans le règlement, dans le même règlement qui vient définir, qu'est-ce qu'une déclaration d'antécédents, qu'est-ce que ça doit contenir.

M. Gaudreault : Qu'est-ce que je comprends, c'est qu'on vient abroger, on vient supprimer, en fait, à cet endroit-là, la référence, à l'article 115.8, qui faisait mention de la déclaration d'antécédents, mais on ne vient pas abroger le concept de déclaration d'antécédents, on est plus dans de la... bien oui, de la concordance, mais c'est quasiment du libellé, là, on vient retravailler le texte carrément. Est-ce que je comprends bien?

Mme Grignon (Karine) : Oui, la compréhension est exacte, puis ce qu'on peut faire, là, dans la loi, comme modifications réglementaires, c'est ces modifications-là de cette nature-là, là, de linguistique, de concordance. On ne peut pas aller plus en profondeur, là. Ça, ça va être pris par l'autorité qui a été déléguée, là, dans ce cas-là, qui est le gouvernement.

M. Gaudreault : Ça va aller pour l'instant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'article 148? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 148 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 148 est adopté. Nous allons maintenant à l'article 152.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, l'article 152 : L'article 36 de ce règlement est modifié :
1° par le remplacement, dans le paragraphe 2° du premier alinéa, de «115.5, 115.6 et 115.7 de la loi» par «31 à 33 de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages»;
2° par le remplacement, dans le paragraphe 2° du troisième alinéa, de «115.5, 115.6 et 115.7 de la loi» par «31 à 33 de la Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages».

Et le commentaire : Cette modification est effectuée à des fins de concordance, les articles 115.5, 115.6, 115.7 de la LQE étant abrogés et leur contenu étant désormais prévu aux articles 31 à 33 de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions? Puisqu'il n'y a pas d'intervention, est-ce que l'article 152 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 152 est adopté.

Maintenant, nous allons à la section 2.1 du bloc 2, et Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, vous avez un amendement.

M. Charette : Si vous permettez, je vous proposerais de suspendre, dès à présent, parce que, pour nous, cela implique qu'il y a de nouveaux joueurs, là, pour nous accompagner, le temps qu'il y ait la désinfection, et tout. Donc, on pourrait tout simplement revenir cet après-midi, là, dans les circonstances.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous demandez de suspendre pour l'heure du repas.

M. Charette : Effectivement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, il y a eu un consentement pour suspendre jusqu'à 14 heures. La commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures. Bon appétit!

(Suspension de la séance à 12 h 15)

(Reprise à 14 h 06)

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...j'ai besoin, pour commencer, avant de commencer, de votre consentement pour que la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue puisse déposer un amendement. Ça va? Parce qu'on déroge, là, à l'ordre que nous avons. Alors, Mme la députée, s'il vous plaît.

Mme Lessard-Therrien : Oui. Merci, Mme la Présidente. Dans le fond, je dépose l'amendement à ce stade-ci parce qu'il fait un peu le pont entre l'article 1 et l'article 2. Donc, pour nous, c'est un ajout. Je ne sais pas si je peux peut-être commencer par lire l'amendement pour que tout le monde sache...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il a été déposé dans Greffier, donc vous pouvez le lire, oui.

Mme Lessard-Therrien : Alors, je procède, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...une copie, si vous avez besoin d'une copie papier.

Mme Lessard-Therrien : Ça va, je l'ai sous les yeux.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça va? O.K.

Mme Lessard-Therrien : Alors, insérer, après l'article 1 du projet de loi, l'article suivant :

1.1 Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 2, du chapitre suivant :

«Chapitre I.1

«Système de bonus-malus

«2.1 Le système de bonus-malus vise à favoriser l'achat de véhicules zéro émission à l'aide d'une remise à l'achat d'un véhicule à faible émission ou zéro émission et d'une redevance payable lors de la première immatriculation de certains véhicules polluants établie en fonction de leurs émissions de CO₂.

«2.2 Le gouvernement doit, au plus tard le 31 décembre 2022, adopter un ensemble de règlements déterminant les types de véhicules visés par le système de redevances-remises — ou bonus-malus — ainsi que le montant des redevances exigées par type de véhicules. Le règlement peut aussi édicter certaines exceptions pour tenir compte des disparités régionales et socio-économiques du Québec.

«2.3 Les sommes amassées par la redevance sont versées au Fonds d'électrification et de changements climatiques.»

Donc, l'idée, Mme la Présidente, évidemment, c'est une mesure d'écofiscalité pour encourager certains comportements, en décourager d'autres.

On a vu, là, juste avant les fêtes, le gouvernement a déposé le rapport sur les émissions de GES, le bilan, en fait, des émissions de GES du Québec, vraiment tout juste avant les fêtes, et ce qu'on apprenait là-dedans, c'est que les émissions de GES du Québec sont en augmentation. On est toujours en croissance, alors qu'on s'est fixé des objectifs de réduction de 37,5 % pour 2030 et que la science et... je veux dire, c'est unanime, là, il faut réduire nos émissions de GES si on veut garder une planète viable.

Et le secteur des transports, c'est le secteur qui est le plus fort émetteur en GES, c'est 43 % de nos émissions de gaz à effet de serre. Et on constate qu'il y a une hausse fulgurante, depuis plusieurs années, de l'achat des camions légers, là, des VUS, en bon français, les véhicules utilitaires sport. Ce sont des véhicules qui consomment quand même beaucoup plus d'essence que des petites voitures, et donc... et c'est un marché qui n'est pas toujours justifié, entre guillemets, dans le sens où avoir la traction intégrale, quand on roule au centre-ville de Montréal, bien, ce n'est peut-être pas superutile. Donc, l'idée, c'est vraiment d'instaurer le bonus-malus pour décourager l'achat de certains types de véhicules et, ultimement, que ça ait un impact sur nos émissions de GES.

Donc, à ce stade-ci, j'aimerais peut-être entendre ce que le ministre a à dire sur cette proposition.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...le ministre a décidé s'il veut prendre la parole? M. le ministre.

• (14 h 10) •

M. Charette : Je remercie la collègue d'amener la question, parce qu'il ne faut pas se leurrer, c'est un débat qui est présent dans l'actualité. Certains groupes souhaitent une mesure de cette nature-là, d'autres s'y opposent. Je dois vous avouer d'entrée de jeu que, pour nous, ce n'est pas la solution à retenir. Mais je suis quand même curieux de voir un petit peu quelle serait la vision de la collègue à partir du moment où on parle de bonus-malus. Quelle est la forme que ça prendrait? Quels seraient les montants qui pourraient être imposés? Quels seraient les critères pour que ce soit imposé?

Parce que la collègue, et c'est un des défis à mon sens, elle dit : Ce n'est pas requis pour tout le monde d'avoir de gros véhicules. Où on trace la barre, en quelque sorte? Parce qu'une personne peut très bien habiter à Montréal mais avoir un travail qui commande d'avoir un véhicule de cette nature-là. Donc, pour moi, en toute gentillesse, je dis : Ça fait partie des fausses bonnes idées. Parce que, lorsqu'on rentre dans le détail, c'est là où on se rend compte que l'application devient extrêmement, extrêmement complexe. Et bref je serais curieux de voir un petit peu quelle serait la position, là, que la collègue voudrait nous proposer à ce niveau-là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée.

Mme Lessard-Therrien : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bien, écoutez, on sait très bien que, bon... à qui on a affaire de l'autre côté de la salle. C'est pour ça qu'on est allés très large dans la proposition de notre amendement, parce que c'est vraiment...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...«à qui on a affaire», ça peut peut-être porter à confusion. Alors, je vous laisse continuer.

Mme Lessard-Therrien : Bien, on connaît la vision du gouvernement actuel, Mme la Présidente, donc on s'attendait à ce genre de réponse. D'où... c'est vraiment... c'est pour ça qu'on est allé plus largement : une main tendue, pour qu'on puisse réfléchir. En fait, on n'est pas allés avec une suggestion de montants ou avec des mesures très précises, pour laisser une certaine souplesse puis qu'on amorce, en fait, la réflexion.

Le ministre l'a souligné, bon, bien sûr, si c'est un véhicule qui est utilisé pour le travail, bien, ça peut faire l'objet d'une exception. Est-ce que ça pourrait être une mesure qui soit avant tout déployée géographiquement, à géographie variable? C'est à dire que, dans les noyaux urbains, bien, on applique un malus et éventuellement, dans les régions plus éloignées, où les gens ont à faire beaucoup de distances sur des routes en hiver, bien, on est plus accommodant, par exemple.

Le ministre dit que c'est une fausse bonne solution. À ce stade-ci, Mme la Présidente, avec le contexte du réchauffement climatique, il n'y a aucune mesure qui est à négliger. Toutes les mesures qu'on peut mettre de l'avant

doivent être mises de l'avant si on veut atteindre nos objectifs de carboneutralité pour 2050. Le ministre dit : C'est une fausse bonne idée. En même temps, j'aimerais lui lire un rapport d'Équiterre... Est-ce que c'est bien Équiterre ou la Fondation David Suzuki? Je veux juste vous lire le titre du rapport pour être certain, donc : *La route vers la mobilité à faible empreinte carbone*. C'est effectivement un rapport d'Équiterre, où on parle de ce qui a été fait en France, notamment. Je vous en cite un extrait : «Le système de redevance-remise pour les véhicules en France a initialement été adopté en 2008 dans le but d'atteindre une neutralité fiscale et de réduire les émissions moyennes des véhicules à 130 g de CO₂/km en 2020. À l'origine, la remise variait de 200 à 1000 euros, donc de 300 à 1 600 dollars canadiens, pour l'achat de véhicules à émission de 130 grammes de CO₂ par kilomètre ou moins et des frais de...» blablabla. J'en arrive au constat, parce que c'est ça qui nous intéresse. Le constat qui s'impose, c'est que «le système de redevance-remise de la France, c'est une réussite; il a dépassé ses objectifs plus tôt que prévu avec une réduction des émissions de CO₂ moyenne des véhicules légers à 126 grammes de CO₂/km en 2017 et une augmentation de la part du marché des VEB, des VHR neufs, environ 10 % en 2019.»

Donc, grosso modo, ce que ça dit, c'est que ce système-là fonctionne depuis 2008, déjà, en France. En 2019, l'Italie a adopté un programme de bonus-malus, aussi, qui a fait ses preuves. Donc, on est rendus en 2021, on a une cible ambitieuse au niveau de nos réductions de GES. À l'heure actuelle, nous sommes toujours dans une situation où nos émissions de GES augmentent. Donc moi, j'aurais besoin d'entendre le ministre sur pourquoi écarter une telle approche, finalement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le ministre.

M. Charette : ...intéressant de poursuivre l'échange. La collègue dit connaître la vision du gouvernement. Moi, c'est celle de Québec solidaire que j'aimerais connaître. J'aimerais concrètement savoir : Est-ce que c'est 1 000 \$, 2 000 \$, 3 000 \$, 4 000 \$, 5 000 \$ par véhicule, qui devrait être chargé? Les conditions? Il y a beaucoup de «si» dans ce qu'elle évoque. Elle dit : On pourrait considérer le type d'emploi, on pourrait considérer la région où habite... Mais c'est très peu d'affirmations. Je serais très intéressé à savoir quelle est la position concrète, qui serait sujet à payer un malus, qui serait sujet à recevoir un bonus, et, si malus il y a, quel serait le montant facturé. C'est bien beau avoir le débat, mais, si on n'a pas d'indication ou de référence précise, c'est difficile de trancher.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Mme la Présidente, la proposition, elle est claire, dans l'amendement, ce qu'on souhaite, c'est ce système de bonus-malus là, dont les modalités pourront être déterminées ultérieurement. Nous, ce qu'on dit, c'est que c'est important et on reconnaît l'importance de prendre en considération certaines exceptions pour tenir compte des disparités régionales et socioéconomiques du Québec.

Puis, bien sûr, s'il n'y a pas de camionnette électrique encore offerte sur le marché, on a une famille avec quatre enfants puis qu'on n'a pas le choix de s'acheter une Dodge Caravan, bien, on ne pénalisera pas nécessairement les familles qui n'ont aucune autre option que d'acheter une voiture, malheureusement, à essence parce que l'équivalent électrique n'est pas encore disponible sur le marché. Donc, ça, c'est un exemple des exceptions qu'il pourrait y avoir.

Puis l'idée, bien, c'est d'y aller en fonction des émissions de GES des véhicules. Donc, plus le véhicule, en fait, est émetteur, bien, plus la redevance sera élevée, et ce sera calculé en fonction des émissions de GES.

M. Charette : ...à la lecture de l'amendement, on nous propose... en fait, on nous invite à ce qu'au plus tard à la fin de la présente année le règlement soit soit adopté. Est-ce que ça veut dire que Québec solidaire, comme formation politique, s'engage, d'ici l'élection, à dire quels seraient les malus, quels seraient les montants qui seraient facturés aux acheteurs de véhicules? Est-ce que Québec solidaire s'engage, d'ici l'élection, à dire qui pourrait bénéficier de bonus? Est-ce que Québec solidaire s'engage à préciser les montants, ce que ça pourrait représenter pour les familles? Est-ce que c'est 1 000 \$, 2 000 \$, 3 000 \$, 4 000 \$, 5 000 \$? Parce qu'ultimement ils nous demandent de trancher avant la fin de l'année, mais il se trouve qu'il y a une élection d'ici la fin de l'année. Quel serait le règlement que proposerait Québec solidaire, si jamais, en octobre prochain, sa formation politique devait remporter l'élection? Est-ce qu'ils seront transparents pour donner les modalités du règlement qu'ils mettraient en vigueur?

Mme Lessard-Therrien : Mme la Présidente, je ne suis pas en train de discuter de la plateforme électorale de Québec solidaire pour la campagne de 2022, on est en train de discuter du projet de loi n° 102, où on essaie d'atteindre un objectif ici, tout le monde ensemble, c'est-à-dire de s'assurer qu'on veut réduire les émissions de GES. On va parler, à l'article 2, des dispositions concernant les véhicules zéro émission.

Nous, ce qu'on propose ici à la partie gouvernementale, c'est de se doter d'un outil supplémentaire pour réduire les émissions de GES avec un système de bonus-malus qui a fait ses preuves ailleurs dans le monde, notamment en France, notamment au Danemark, notamment en Italie, depuis plusieurs années en plus. Et nous, on est vraiment dans une approche de collaboration, de main tendue, en laissant une marge de manoeuvre au gouvernement d'aller là où il veut.

Puis, si Québec solidaire prend le pouvoir en 2022, bien, on établira nos propres limites. Nous, ce qu'on fait, c'est qu'on offre cette main tendue là, parce que c'est un premier pas à poser, d'instaurer d'abord ce système-là. Donc, pour en revenir à la question initiale, je ne suis pas ici pour débattre d'une plateforme électorale qui va être mise à jour dans les prochains mois.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Commentaire rapide. Je vais souhaiter que la campagne électorale laisse place à cette transparence-là. Je serais gêné, si j'étais une formation politique qui demande des engagements sans préciser quels seraient ses propres engagements. Donc, c'est vrai qu'il reste quelques mois avant l'échéancier électoral, mais j'espère que ce type de question là sera précisé avant l'élection pour que les électeurs puissent savoir à quoi s'en tenir.

Et, sinon, deuxième chose, c'est très, très ironique, et on s'amuse, puis ça se fait dans la gentillesse et la collaboration, mais c'est plutôt ironique comme proposition d'amendement. Les oppositions, ce matin, ont débattu à coup d'amendements, répétant que c'était inqualifiable de déposer des propositions d'article qui réfèrent à des règlements, que les oppositions devaient savoir quel était le contenu d'un futur règlement déposé. Donc je trouve très, très ironique... puis ce n'est pas méchant, ce que je dis, là, c'est uniquement... je me réfère à l'échange de ce matin, je trouve très ironique que l'opposition nous propose un amendement qui réfère à un prochain règlement dont l'instigatrice de l'amendement ne veut même pas dire quelle serait sa propre position.

Donc, pour toutes ces raisons-là, en tout, tout respect, ce n'est pas un amendement qu'on pourra considérer, là, de notre côté.

• (14 h 20) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Bien, Mme la Présidente, sur la question du règlement versus quand on est plus macro puis qu'on est dans la législation, je veux dire, de déterminer le montant exact, peut-être que le ministre voit ça contradictoire, moi, je pense qu'on... ça fait partie de la main tendue, des compromis que nous sommes prêts à faire, à ce stade-ci, pour que le gouvernement envisage d'y aller avec un système de bonus-malus. Donc, moi, je vois ça comme une main tendue, parce qu'on sait que la partie gouvernementale aime procéder par règlement.

J'aimerais peut-être aller sur le fait que, tu sais, des malus, ça existe déjà en ce moment, en fonction du nombre de cylindres que possède un véhicule, il y a déjà un malus qui s'applique. À la limite, est-ce que le ministre aurait de l'ouverture à revoir le mode de malus qui est déjà mis en vigueur pour passer d'un mode qui est calculé sur les cylindres à, plutôt, sur les émissions de CO₂ des véhicules?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Pour rassurer la collègue, il y a effectivement différentes mesures qui s'offrent déjà au gouvernement, et la plus efficace est sans doute, encore une fois, notre bourse du carbone, qui se reflète notamment sur le prix à la pompe. Donc, la personne qui a un véhicule qui est plus énergivore, qui consomme plus d'essence, va, à chaque fois que cette personne-là fait le plein, y aller de sa contribution en vertu du type de véhicule que cette personne-là conduit.

Nous sommes aussi à une époque, et on le voit, et, d'ailleurs, c'est un propos, là, qui nous est partagé par bon nombre d'intervenants, on vit à une époque où on a de sérieux problèmes d'inflation, où la contribution qui est exigée des citoyens pour leur quotidien est toujours plus élevée. Donc, en termes économiques, en termes d'adhésion de la population, en termes de charges que l'on impose à la population, ce serait sans doute le pire geste à poser, à ce moment-ci, et on leur en demande déjà beaucoup.

Donc, si... je sais que la collègue ne précise pas de montant, mais avec les exemples auxquels elle se réfère, on peut penser que c'est 2 000 \$, 3 000 \$, 4 000 \$ dollars de plus par véhicule qui seraient attendus, et je pense... Et ça, c'est toute la question au niveau de la lutte aux changements climatiques, c'est l'adhésion de la population et c'est la façon dont on voit le Plan pour une économie verte, c'est la façon dont on voit le plan de mise en oeuvre. Si on instaure une mesure de cette nature-là, dans la prochaine année ou dans un avenir prévisible, c'est l'adhésion qu'on vient compromettre, et on n'avancera pas, on va reculer, et ce sera toujours plus difficile ensuite de rattraper le chemin qu'on aura perdu.

Mais je rassure la collègue, il y a déjà des mesures qui prennent en compte les émissions des véhicules, mais ce n'est pas par la formule qu'elle nous propose, là, cet après-midi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée.

Mme Lessard-Therrien : Oui. Merci, Mme la Présidente. En fait, le système qui est utilisé en ce moment pour calculer le malus sur les véhicules, avec le nombre de cylindres, c'est un système qui est désuet, parce qu'il y a des petits véhicules qui ont moins de puissance... Puis là je ne suis pas spécialiste de mécanique automobile, là, je vous le dis, Mme la Présidente, là, ça fait que je ne serai pas la... ça se peut que je n'aie pas toujours les bons termes. Mais un véhicule avec une grande puissance... ne sont pas toujours les véhicules qui sont les plus... qui consomment le plus versus une petite voiture qui a peut-être moins de puissance, mais qui consomme plus, mais qui va moins payer, si on veut, en fonction de son nombre de cylindres. Alors, à ce moment-là, pourquoi ne pas transférer vers un malus qui ciblerait davantage les émissions de GES? Parce qu'au bout du compte, c'est ça, notre objectif, c'est de réduire les GES. À notre avis, ce n'est pas... ça serait d'utiliser un malus qui serait beaucoup plus juste, qui nous permettrait d'atteindre les objectifs qu'on a à atteindre. Et il est déjà présent, de toute façon, ce malus-là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je vous inviterais à mettre votre masque entre vos interventions, s'il vous plaît. M. le ministre.

M. Charette : La collègue est consciente qu'à partir du moment où une personne possède un véhicule à plus fortes émissions elle va payer plus à la pompe pour la consommation de son véhicule. C'est déjà une mesure qui est en place. Et comme je le mentionnais, et j'ai en souvenir, en mémoire le débat de ce matin, comme quoi on devrait être toujours plus précis, dans le projet de loi, versus que de se référer à un règlement... et là je n'arrive même pas à savoir quel serait le souhait de la collègue. Elle dit : Il faudrait mettre de l'avant un règlement qui instaurerait un bonus-malus, mais, ne sachant pas quelles sont les intentions derrière cette proposition d'amendement, malheureusement, là, comme je le mentionnais, on ne pourra pas l'appuyer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée.

Mme Lessard-Therrien : Mme la Présidente, l'intention, elle est claire, c'est de réduire les émissions de GES du Québec reliées au transport puis en utilisant un malus qui serait calculé en fonction des émissions de CO₂ de chacun des véhicules. L'objectif de l'amendement, il est très clair. Puis, en plus, on a la preuve qu'ailleurs dans le monde cette façon de procéder, elle a apporté ses preuves et elle a permis aux différents pays de réduire leurs émissions de GES.

Moi, j'aimerais peut-être relancer le ministre avec certains chiffres. Le nombre de camions légers sur les routes du Québec a augmenté de 306 % et leurs ventes de 256 %, depuis 2014. C'est quoi, les incitatifs du ministre à réduire l'utilisation, l'achat de ces véhicules utilitaires sport là qui sont... qui émettent beaucoup plus de GES qu'une petite voiture et qui va nous aider, en fait, à réduire nos émissions de GES? Parce qu'on sait que c'est le secteur qui est le plus... le secteur des transports, c'est celui qui est le plus fort émetteur. Donc moi, j'aimerais savoir c'est quoi... quelles mesures va mettre le ministre en place pour que ces chiffres-là, ils diminuent considérablement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

• (14 h 30) •

M. Charette : Ma collègue a parfaitement juste lorsqu'elle dit que les transports représentent nos principales sources d'émission. Et c'est la raison pour laquelle, lorsqu'on regarde le PEV, lorsqu'on regarde le PMO qui en découle, ce sont les mesures qui représentent, et de loin, les principaux investissements. On peut parler des appuis que l'on offre à l'achat de véhicules électriques, au niveau des bornes de recharge. On peut parler de ce qu'on a confirmé au niveau des autobus urbains, au niveau également des autobus scolaires. Donc, il y a effectivement un effort colossal à faire au niveau des transports. C'est de loin notre principale source d'émission.

Mais ce qu'il faut aussi regarder, ce sont les objectifs à atteindre d'ici 2030. Et, au niveau du véhicule passager, c'est beaucoup à travers l'électrification qu'on va faire des pas de géant. Déjà, on va avoir l'occasion, là, dans les prochains jours, sinon les prochaines semaines, d'aborder un aspect très, très fort de l'actuel projet de loi, c'est-à-dire fixer une date limite pour permettre l'achat de véhicules à essence. On sera la première législation en Amérique du Nord à procéder de cette façon-là. On sera une des premières dans le monde, aussi, à le faire.

Mais, dans l'intervalle, et j'en parlais hier et aujourd'hui encore, je pense, dans les prochaines semaines, on va venir resserrer aussi la fameuse norme VZE pour s'assurer que la conversion vers des véhicules électriques se fasse encore plus rapidement. Moi, personnellement, je ne veux pas juger une famille qui opte pour tel ou tel type de véhicule, je ne connais pas les besoins de cette famille-là et je ne veux pas la pénaliser sur le type de véhicule qu'elle choisit. Ce que je veux m'assurer, par contre, c'est qu'elle ait accès le plus simplement et le plus rapidement possible à un véhicule dont elle a besoin, mais dans sa version électrique. Donc, moi, la... Si une famille, pour des raisons x... Et c'est là où l'application du règlement devient encore plus difficile, quant à moi, par rapport à ce que la collègue propose. Je veux dire, on ne peut pas demander, à l'achat d'un véhicule, la famille a combien d'enfants, si vous avez deux enfants et plus, vous avez le droit d'acheter tel véhicule sans malus, si vos enfants jouent au hockey et que vous transportez les collègues de l'équipe, ah! O.K., vous pouvez acheter ce véhicule-là sans avoir de malus. L'État québécois ne peut pas s'embarquer dans ce type de raisonnement là sans que ce soit extrêmement pénalisant pour les consommateurs.

La responsabilité de l'État québécois, par contre, c'est de s'assurer que la famille, ou la personne, ou le propriétaire, ou la propriétaire d'entreprise qui a besoin d'un véhicule puisse avoir ce véhicule-là dans son modèle électrique le plus rapidement possible, et ce n'est pas à travers un bonus-malus qu'on va y parvenir, mais c'est en s'assurant de la disponibilité de ces véhicules-là. Et je pense qu'on va faire aussi des pas assez significatifs dans les prochaines semaines en dévoilement... en dévoilant les nouvelles mesures, là, qui s'appliqueront éventuellement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Bien, je suis déçue, Mme la Présidente, parce que le ministre était à Glasgow avec moi. On a tous les deux entendu beaucoup de choses sur la crise climatique. On a eu la présentation d'Ouranos sur la modélisation du réchauffement climatique sur le Québec. Ce n'est pas des scénarios qui sont très encourageants, Mme la Présidente, et la science, elle est extrêmement claire. On ne peut pas négliger aucun geste pour lutter contre les changements climatiques. Et là on a une approche qui a fait ses preuves ailleurs dans le monde, qui aurait la possibilité d'être mise en oeuvre ici, au Québec, et le ministre n'a pas d'ouverture à accueillir cette proposition-là. Donc, vous m'en verrez déçue de voir que le ministre a... que le ministre s'en arrête là. Bref, je terminerai comme ça, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...d'autres interventions relativement à l'amendement? Oui, Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Merci, Mme la Présidente. Écoutez, on pourrait en débattre très, très, très longtemps, de mettre sur pied un bonus-malus. Je salue quand même la proposition de la collègue, parce qu'il y a une chose qui est certaine, la situation est criante, l'urgence climatique... Je pense qu'on peut, tout le monde ensemble, convenir qu'il y a urgence d'agir, qu'il y a un réchauffement climatique. On s'en va dans un mur. Puis les chiffres, avant les fêtes, je pense qu'ils nous ont tous un peu scié les jambes, on va se le dire. Honnêtement, je pense que tout le monde a été non pas uniquement surpris, mais, je dirais, déçu de voir que, malgré les efforts, malgré plusieurs objectifs que nous nous étions nous-mêmes fixés comme État québécois, bien, malheureusement, force est de constater qu'on est en train de manquer la cible.

Et je me rappelle, parce que... Je vais m'enorgueillir quelques instants, mais, quand même, la loi sur les véhicules zéro émission que nous allons revoir un peu plus tard, et à la hausse, bien, moi, je suis très, très fière de cette loi-là. C'est une loi qui avait été... qui avait passé la rampe non seulement ici, à l'Assemblée nationale... puis qu'il y avait plusieurs personnes qui doutaient, je vais le dire ainsi, Mme la Présidente, qu'on était pour pouvoir atteindre l'objectif de 100 000 véhicules pour 2020, des véhicules zéro émission. Et, savez-vous quoi, on y est arrivés avec quelques semaines de retard, mais on y est arrivés. Et il faut qu'on puisse, bien sûr, poursuivre sur une lancée où, quand on parle de 41 % des émissions de GES au Québec, là, que c'est dû au transport, je pense qu'on peut faire un effort supplémentaire.

Cependant, cependant, je pense que la discussion actuellement... Et, oui, c'est vrai qu'il y a un peu de flou, là, actuellement. Puis le ministre m'a entendue, et je ne serai pas en contradiction avec moi-même, là, je pense qu'avant même de prétendre vouloir nécessairement aller avec le bonus-malus... Je pense qu'on devrait avoir des discussions. Puis moi, je lance ça ici aujourd'hui, Mme la Présidente. Je ne sais même pas si c'est le genre de truc que je peux faire, mais je nous inviterais... Et je fais une invitation directement au ministre. Je pense qu'on devrait faire des états généraux sur la situation des GES au Québec. Je pense vraiment que c'est le genre de discussion que nous devrions avoir tout le monde ensemble pour pouvoir justement avoir un plan de match encore plus détaillé, plus précis.

Et j'entendais le ministre... Et je le dis avec beaucoup de respect, et j'espère que c'est comme ça qu'il va l'accueillir, là, mais le plan... le PEV du gouvernement caquiste, plusieurs ont dit : Bien, on a fait 50 % du chemin parce qu'on n'atteint pas du tout les objectifs qu'on veut se fixer. Je suis d'accord où il y a eu des sommes d'argent d'investies. Je suis d'accord où on tente de faire des efforts.

Cependant, cependant, je pense qu'avec la lecture que nous devons avoir aujourd'hui et la responsabilité qui sont sur nos épaules pour nos enfants, nos petits-enfants dans le cas du ministre, bien, moi, je pense qu'on doit spécifiquement se regarder dans le miroir puis se demander qu'est-ce qu'on peut faire de plus, qu'est-ce qu'on peut faire de mieux. Et je pense que nous sommes dus, au Québec, pour avoir cette grande rencontre avec, bien sûr, les groupes environnementaux, mais aussi avec des citoyens engagés, avec... où, tout le monde ensemble, on pourrait prendre une grande réflexion pour pouvoir aller encore plus loin, et, ça, pas parce qu'aujourd'hui on est en train d'étudier le projet de loi n° 102, parce que, si on n'est pas capables de prendre les bonnes décisions aujourd'hui, bien, c'est le mur qu'on va frapper tout le monde ensemble collectivement.

Alors, pour moi, ce qui est vraiment important... Puis, je le redis, je trouve que c'est une belle discussion qu'on doit avoir. Pour moi, c'est difficile, avec le peu d'information que nous avons, de pouvoir appuyer totalement l'amendement de la collègue. Cependant, moi, je suis d'accord qu'on puisse avoir cette discussion-là, une discussion qui doit aller beaucoup plus loin que ce que nous avons jusqu'à présent à nous mettre sous la dent, qui est, somme toute, pas assez fort pour pouvoir atteindre les objectifs de 2030.

Puis je veux juste qu'on se le dise, là, on est en 2022. 2030, là, c'est huit ans. Je le dis comme ça parce que... Là, je ne veux pas prétendre connaître l'âge de tout le monde, là, mais, moi, quand je dis à mes enfants que je suis né dans l'autre siècle, là, ils me trouvent bien, bien vieille, puis, pour eux autres, huit ans, c'est très, très long. Je veux juste qu'on se rappelle que, huit ans, c'est tellement court, puis on le sait, là, je pense qu'on a l'expérience pour se rappeler à quel point ça va aller rondement, puis on va être rendus en 2030, puis, si on est encore à côté de l'objectif, bien, malheureusement, ce sera un échec collectif.

• (14 h 40) •

Mais, plus que ça, c'est de l'humanité dont il est question avec le réchauffement climatique, avec l'urgence climatique. On le voit tous les jours. Je sais que ça intéresse au plus haut point les gens qui nous écoutent, la population. Moi, il n'y a pas une journée, à Verdun, il n'y a pas une journée, à Verdun, que je ne me fais pas parler de l'environnement, puis je suis persuadée que c'est la même chose pour le ministre, pour les collègues en face, de la banquette ministérielle, pour les collègues des oppositions. Les gens veulent savoir qu'est-ce qu'ils doivent faire, qu'est-ce qu'ils peuvent faire. Puis, nous autres, on doit aller un peu plus loin que ce qu'on a fait jusqu'à présent, parce que force est de constater, à la lecture des chiffres qu'on a obtenu avant les fêtes, bien, ce n'est pas suffisant.

Alors, je pense qu'on devrait, tout le monde ensemble, se dire qu'on est dus pour une bonne réflexion à ce sujet-là. Je tends la main vraiment au ministre, et j'espère qu'il va la percevoir comme ça, pour qu'on puisse avoir une discussion, une vraie discussion. Puis je sais qu'il a déjà été question d'une forme de caucus environnemental. Et là je regarde le député de Jonquière parce qu'à l'époque, lorsque j'étais ministre, le député de Jonquière était venu me voir, et j'avais accepté le tout. Je pense qu'on avait manqué de temps tout le monde ensemble, mais ça avait été évoqué. Et je pense encore aujourd'hui que ce serait... Puis honnêtement ça doit revenir... On donne à César ce qui revient à César, là. C'est vraiment au député de Jonquière à qui je fais la fleur aujourd'hui parce que c'était son idée, mais je pense qu'on doit avoir ces discussions-là. Est-ce que le 102 est le bon lieu? Je pense qu'on va manquer de temps, là, à vrai dire, je suis persuadée, parce que c'est vrai qu'il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de détails à venir intégrer là-dedans.

Et, pour ceux qui en doutent, moi, je suis une amoureuse, bien sûr, de l'environnement. J'ai ma voiture électrique, dont je suis très, très fière, là. Quand je viens à Québec, je me dis tout le temps : Ah! c'est chouette, quand même, on roule électrique, on est capables de le faire. Mais je dois convenir d'une chose, là, je vous rentre vraiment dans mes secrets, Mme la Présidente, là, mais, dans ma voiture électrique, ma famille ne rentre pas toute. Moi, je vis au pays des géants. Mon mari mesure six pieds sept pouces. Mon fils mesure six pieds 10 pouces. Il a 15 ans. Ma fille va être sur un format géant aussi. Alors, avant de pouvoir entrer cette famille dans une voiture électrique, bien, il va falloir qu'elles grossissent pas mal, les voitures électriques, je vais dire ça ainsi. Sinon, je pourrais faire un peu comme en Abitibi, là, quand c'est le temps de la chasse, je pourrais toujours accrocher mon fils sur le toit, là, mais je pense que je n'irai pas là. C'est la DPJ qui va atterrir chez moi.

Je le dis à la blague, mais je suis d'accord avec le ministre sur une chose. C'est difficile de convenir de quelle famille a le droit d'avoir tel ou tel véhicule. Cependant, ça n'empêche pas qu'on ait la réflexion pour arriver à quelque chose qui va pouvoir combler actuellement un manque. Puis, on va se le dire aussi, là, il y en a de plus en plus, des VUS, actuellement. C'est le véhicule numéro un vendu au Canada. Il me semble que c'est ce que j'entends toujours, là. Est-ce qu'il y a des façons de faire... Est-ce qu'on peut aller fouiller... Bien, moi, je suis d'accord à ce qu'on puisse se pencher là-dessus dans un avenir rapproché. Alors, en ce sens là, je suis d'accord avec la collègue. Cependant, comme je dis, il me manque un peu d'information pour que je puisse aller jusqu'au bout de ma réflexion là-dessus, mais je tenais quand même à inviter le ministre peut-être à cette réflexion d'avoir des états généraux sur la situation d'urgence climatique que nous vivons actuellement au Québec. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Le député de Jonquière avait demandé la parole.

M. Gaudreault : Oui, merci, Mme la Présidente. Alors, on ne réussira pas à atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre si on ne change rien. Ça, c'est une évidence qui n'est pas toujours facile à admettre, mais il va falloir qu'on change des pratiques. Il va falloir qu'on change un certain nombre de choses.

Déjà, moi, j'en ai une, auto électrique. Depuis 2017, je roule uniquement électrique, tu sais, puis j'ai plein de monde autour de moi qui disent : Ah! moi, je serais prêt à y aller mais... Tu sais, admettons, il y a cinq ans, j'entendais : Moi, je serais prêt à passer à l'électrique, mais il faudrait que la voiture ait 400 kilomètres d'autonomie. Bon, là, les voitures sont arrivées à 400 kilomètres d'autonomie. Ah! je serais prêt à passer à l'électrique, mais il faudrait qu'il y ait 600 kilomètres d'autonomie. Là, les voitures vont arriver à 600 kilomètres d'autonomie. Ah! je serais prêt à passer à l'électrique, mais ça me prendrait 1 000 kilomètres d'autonomie. Je veux dire, toujours une bonne raison pour repousser, alors que la plupart des gens, finalement, roulent 10, 15, 20 kilomètres par jour, à moins d'avoir un métier qui demande de rouler à tous les jours.

C'est une anecdote que je raconte, mais pour dire que ce n'est pas vrai... Le ministre est très au courant, tout son entourage, puis les députés du gouvernement, les députés de l'opposition officielle, la deuxième opposition officielle, tout le monde est au courant que ce n'est pas vrai qu'on va réussir à atteindre nos objectifs comme si rien n'était, ça n'a rien changé, ça n'arrivera pas, ça, ça ne se peut pas. Tu sais, c'est... J'ai écouté un film, dans le temps des fêtes, que plusieurs d'entre vous avez écouté, qui s'appelle *Don't Look Up*. Moi, j'ai l'impression qu'on est dans cet univers-là. Tu sais, la comète, elle fonce vers la planète, mais ne regardez pas dans le ciel, ne regardez pas dans le ciel, regardez à terre, puis ne regardez pas dans le ciel, puis on ne changera rien, tu sais, puis on va y arriver. Puis on met toujours aussi beaucoup d'attentes sur les innovations technologiques comme si c'était un peu le saint Graal qui va changer notre... automatiquement notre monde, sans que nous, personnellement, on ait des efforts à faire. Ça n'arrivera pas, Mme la Présidente. Il va falloir que chacun fasse des efforts, chacun fasse des efforts.

Tu sais, avant les fêtes, c'était un peu, comment je pourrais dire, clownesque de nous voir, toutes les parties, là... tous les partis, de faire de la surenchère sur les cibles de réduction de gaz à effet de serre, tu sais, comme si on était dans une vente aux enchères, alors que le vrai débat, c'est quoi, c'est notre capacité à arriver à atteindre nos objectifs. Puis ce n'est pas juste une mesure qui va faire qu'on va être capables d'y arriver, c'est un ensemble de mesures, puis ce sont des politiques publiques, puis des politiques publiques, oui, des grandes politiques publiques, mais aussi des actions hyperconcrètes sur le terrain, comme celles qu'on a étudiées depuis, peut-être, pas loin d'une trentaine d'heures, sur le projet de loi n° 102.

Quand on parle de pénalités, quand on parle de mesures pour les contrevenants à l'environnement, quand on a réussi un amendement ici, par exemple, pour faire en sorte qu'un juge qui donne une ordonnance soit capable de dire aux contrevenants : Bien, vous allez investir, par exemple, dans la réfection d'une rive, d'une berge ou d'un truc qui touche l'environnement, bien, on aurait été capables de faire ça. Là, on est plus dans l'appliquer. Il va falloir qu'on ait toutes ces mesures-là, et ça, c'est parce qu'on fait un travail, un travail qui est rigoureux.

Donc, je ne veux pas parler longtemps. Bien, moi, je n'aime pas le titre, là, «bonus-malus». Ce n'est pas que je suis contre le latin, là, mais, tu sais, c'est plus un système de redevance-remise, puis je pense que c'est... redevance-remise est plus conforme à la réalité aussi puis c'est plus... comment je pourrais dire, ça explique plus ce qu'est un bonus-malus. «Bonus-malus», pour moi, ça laisse entendre que c'est malus d'acheter un véhicule plus consommateur, et moi, je ne veux pas être dans une dynamique de jugement ou de moralisation.

Donc, j'aime mieux un titre qui est «redevance-remise». C'est beaucoup plus incitatif. C'est beaucoup plus positif. Mais je ne ferai pas de sous-amendement, là, pour changer le titre parce que je sais, de toute façon, quelle sera l'issue de cet amendement avec la position du gouvernement. Je vais voter pour parce que, bon, c'est, somme toute, un amendement assez modéré, là, qui demande simplement au gouvernement d'adopter un règlement. Puis, après ça, on le sait, on en a parlé plein, là, des règlements ici, là, comment le gouvernement a tout entre les mains quand ça vient le temps de faire un règlement. Donc, je vais voter pour cet amendement. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

• (14 h 50) •

M. Charette : ...commentaires des différents collègues. Je dirais qu'on s'éloigne par moments un petit peu de l'amendement lui-même, mais c'est tout à fait à-propos, là, qu'on ait cet échange-là. La collègue faisait référence à la présentation du PEV et du PMO avec... et on l'avait dit, d'entrée de jeu, qu'on était très loin d'avoir identifié tout le travail qui restait à faire, et, depuis, on a augmenté en pourcentage, et on le fera année après année. Le but, c'est d'être à 100 % en 2030, avec une cible à 37,5 %. Puis là on aura une campagne électorale pour débattre de ça, puis je ne veux certainement pas politiser ou ajouter de la tension à la commission parce que nos travaux vont très bien, mais le collègue de Jonquière l'a mentionné, c'est vrai, cet automne, les trois formations de l'opposition ont rehaussé de façon significative leurs cibles, 45 %, 55 %, 50 %, et c'est dans leur droit. Et c'est très, très bien de participer aux débats de la sorte, mais on va s'attendre, par contre, au même degré de rigueur, c'est-à-dire identifier les mesures à mettre en place, identifier les coûts que ça représente, et surtout identifier les réductions que ça va représenter.

Naturellement, on va se faire un devoir, de notre côté, d'évaluer la crédibilité de ces propositions-là, parce que, dans les faits, des bonnes idées, on en veut. On en veut et on n'en refusera pas, mais il faut s'éloigner un petit peu de cette surenchère aux cibles sans qu'on puisse démontrer comment on va les atteindre. On le mentionnait, on part de très, très loin. Je n'étais pas heureux, en début décembre, lorsque j'ai annoncé là où on était. Les chiffres de 2019, ce n'était certainement pas une bonne nouvelle, mais ça rend encore plus nécessaire de mettre sur la table des plans qui soient crédibles.

Donc, une chose, je rassure la collègue de Verdun, à chaque année, notre pourcentage va continuer à augmenter. Et le collègue de Jonquière a tout à fait raison, pour plusieurs personnes, l'excuse est toujours bonne de dire : Ah! bien, finalement, je vais attendre à telle avancée technologique avant de passer à l'électrique. C'est la raison pour laquelle il faut mettre une date de fin, et on sera... Si le projet de loi n° 102 est adopté, on sera les premiers en Amérique du Nord à imposer une date de fin pour ce qui est de la possibilité d'acheter un véhicule neuf à essence, ce qui est majeur.

Et, dans l'intervalle, moi, le pari que je nous fais... Oui, 2035, c'est dans un petit peu plus qu'une décennie, mais, à partir du moment où le ratio de véhicules électriques va augmenter de façon significative d'année en année... Et, encore une fois, je ne peux pas donner le détail, mais le règlement qu'on vous proposera, dans quelques jours, quelques semaines, au niveau des véhicules électriques, va accentuer cette transition-là. Donc, bien avant 2035, pour le consommateur, pour la consommatrice, ce sera avantageux d'acheter un véhicule électrique, parce qu'autrement acheter un véhicule à essence, dans les dernières années, lorsque l'on sait que c'est un marché qui est appelé à disparaître... On peut penser que le coût de l'essence sera toujours dispendieux. On peut penser qu'il y aura toujours moins de stations-service dans l'environnement immédiat.

Donc, à terme... Et ça, c'est sans compter les grandes agences internationales au niveau de la cotation, sinon des prévisions en matière économique et même environnementale, on peut penser à Bloomberg, notamment, évoque 2025-2026... serait sans doute l'année où on atteindrait une parité entre le prix du véhicule électrique et le prix du véhicule à essence. Donc, ce sera de moins en moins avantageux d'acheter à essence. Donc, moi, très, très confiant que... Et la norme renforcée, qui sera confirmée dans quelques semaines, et le fait qu'on dise publiquement : À partir de telle année, vous n'aurez plus le choix et vous n'aurez plus le droit d'acheter un type de véhicule à essence, je pense que ça va accentuer la marche.

Bref, on s'éloigne, oui, de l'amendement de la collègue, mais la conversation est très utile pour la compréhension, là, des positions de tous et chacun. Donc, pour ça, je l'en remercie, mais malheureusement on ne pourra pas appuyer la proposition d'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Merci, Mme la Présidente. Peut-être juste un autre commentaire, là, qui est important, qu'on ne perde pas de vue que la possession d'un véhicule, qu'il soit électrique ou non, ce n'est pas la seule option. Puis, tu sais, les véhicules... Souvent, quand on possède une auto, elle est stationnée 16, 20 heures par jour, tu sais, on ne l'utilise pas tant que ça dans une journée... et que, pour des besoins spécifiques, on peut toujours se tourner vers des alternatives. Et il ne faudra pas perdre cet objectif-là de vue, de s'assurer de développer ces alternatives-là, puis que, le soir où on a une pratique de hockey avec fiston puis qu'on veut embarquer toute sa gang de chums pour aller pratiquer, avec les poches de hockey, bien, peut-être qu'on peut se prévoir un Communauto qui va permettre, pour ce soir-là, d'avoir l'espace suffisant pour mener à bien le voyage.

Donc, l'idée avec cet amendement-là... Puis d'instaurer le système... ça peut être un système de redevance-remise, hein, moi, je n'ai vraiment pas de problème avec ça, si on aime moins la formulation bonus-malus, c'est aussi une façon d'inciter à peut-être penser aux voitures collectives, si on veut, ou aux autres modes de déplacement qui sont tout aussi valables puis qui permettent encore plus d'atteindre nos objectifs d'émission de GES, parce que ce n'est pas l'avis des experts, ce n'est pas le mien non plus, mais, de transformer le parc automobile actuel au Québec en parc automobile 100 % électrifié, on ne fera pas tous les gains qu'on pourrait faire au niveau des réductions de GES quand on pense aux transports.

Donc, c'était le petit commentaire que je voulais ajouter, Mme la Présidente, de ne pas perdre de vue que la possession d'un véhicule, qu'il soit électrique ou non, ce n'est pas la seule option.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : ...et je suis en très grande partie d'accord avec la collègue. Encore faut-il qu'il y ait des alternatives, et c'est la raison pour laquelle on consacre énormément, énormément d'argent au développement du transport collectif. Vous avez vu les projets qui sont en préparation, les projets qui sont sur le point, d'ailleurs, dans certains cas, d'entrer en service et les autres qui seront annoncés. Mais, en même temps, il faut comprendre que le Québec a un très, très vaste territoire. Donc, le transport en commun, oui, dans certains milieux, peut être la réponse, mais, en même temps, ne peut pas être la réponse à tous les endroits, pour tous les besoins non plus.

Donc, oui, on veut offrir une offre augmentée, puis ce n'est pas uniquement le transport collectif. La collègue, à juste titre, évoque d'autres moyens intéressants, que ce soit Communauto ou autre. Encore là, ça s'applique pour certains types de besoins. Donc, on travaille à augmenter cette offre-là de façon significative, tout en étant conscients que, malheureusement, des alternatives aux véhicules personnels ne sont pas toujours possibles, mais, quand c'est possible, on sera les premiers à les souhaiter, mais, encore une fois, sans jugement à l'égard du choix qui est fait par le consommateur ou la consommatrice.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'amendement présenté par la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement présenté est adopté?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

Mme Lessard-Therrien : Pour.

La Secrétaire : M. Charette (Deux-Montagnes)?

M. Charette : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme Melançon (Verdun)?

Mme Melançon : Abstention.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Donc, l'amendement est rejeté. Alors, nous allons maintenant à l'article 77 du projet de loi. M. le ministre.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc, 77, on est au niveau de la loi... Donc, on amorce un nouveau chapitre de notre étude détaillée, donc, la Loi sur la qualité de l'environnement.

77. La disposition préliminaire de la Loi sur la qualité de l'environnement est modifiée par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après «gaz à effet de serre», de «, notamment en privilégiant le recours à des énergies à faible empreinte carbone.»

Donc, le commentaire : Cette modification a pour objectif de prévoir expressément dans la disposition préliminaire de la Loi sur la qualité de l'environnement que les dispositions de cette dernière favorisent le recours à des énergies à

faible empreinte carbone afin de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre afin de répondre à l'urgence climatique.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions? Oui, Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : ...juste une minute ou deux pour pouvoir relire, parce que, là, moi, j'étais prête... j'étais dans le 2, j'étais... Je n'avais pas le même... l'ordre du ministre. Donc, si vous me donnez juste un instant, là, je me suis surprise dans la lecture du ministre... donc, juste prendre une seconde supplémentaire. Si les autres collègues veulent débiter, là, il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 heures)

(Reprise à 15 h 03)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Donc, nous en sommes à l'article 77. Est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Merci, Mme la Présidente. Alors, simplement, j'ai pris le temps... Je vous remercie de nous avoir donné le temps, là, parce qu'il y a eu des petits changements quant au bloc 2. J'aimerais connaître, de la part du ministre, bon, qu'est-ce qu'il a derrière la tête, là, c'est quoi, l'idée qui est derrière cet article-ci. Et peut-être pourrait-il aussi nous donner des exemples de ce qu'il vise avec cet article-là.

M. Charette : ...la disposition préliminaire de la loi, donc, c'est un principe qu'on vient intégrer, laissant entendre qu'on va effectivement recourir à des énergies à faible empreinte carbone, que ça doit devenir en quelque sorte l'objectif de tous. Mais on est... c'est une disposition réellement préliminaire, là, on n'est pas dans l'application précise en matière de véhicules zéro émission, ou quoi que ce soit, c'est une... c'est ce qu'on doit avoir en tête, là, de façon générale, en quelque sorte.

Mme Melançon : Simplement, je pose la question parce qu'à ce moment-ci... Puis souvent on se fait dire par les légistes qu'on ne veut pas alourdir un texte inutilement. Je pense que ça va de soi, là, je pense qu'on comprend que, lorsqu'on veut parler de véhicules zéro émission, qu'on souhaite privilégier la faible empreinte carbone. Je pense qu'un va avec l'autre, là, je pense qu'on est dans ça. Mais pourquoi précisément à l'article 77? Pourquoi est-ce qu'on l'ajoute en ce moment? Et j'aurais peut-être une petite question par la suite, là, mais je veux juste comprendre. Je comprends qu'on est dans les dispositions préliminaires, mais est-ce qu'il y avait quelque chose qui venait... Parce que je trouve qu'on ajoute là des mots, alors qu'on sait très bien que, dans la disposition préliminaire, si... on est là pour parler des véhicules zéro émission, qu'on veut parler, justement, d'énergie à faible empreinte carbone.

M. Charette : En fait, sans parler de préambule, parce que ce ne serait pas l'emplacement pour évoquer, à ce niveau-là, un préambule, mais c'est un esprit général et c'est aussi en lien avec cette idée d'interdire la vente de véhicules à essence, à terme. Donc, on vient se positionner, on vient s'inscrire dans cet esprit-là, et naturellement ce sont des articles, plus tard, qui viendront incarner cet esprit-là.

Mme Melançon : J'ai une petite question, puis on sort un peu du cadre, mais, quand même, je pense que c'est important qu'on puisse voir là où on est rendus. Parce que, quand on parle de vouloir privilégier le recours à des énergies à faible empreinte carbone, j'aimerais savoir, le parc automobile du gouvernement du Québec, on est rendus où, justement, dans l'effort de véhicules électriques pour le parc automobile du gouvernement du Québec et plus spécifiquement aussi pour le ministère de l'Environnement?

M. Charette : Si on se réfère au PEV mais aussi un engagement supplémentaire qui a été pris au niveau de... au moment de la COP, à Glasgow, donc, pour ce qui est des véhicules légers... Et, si jamais je fais erreur, mes collègues, là, vont m'envoyer une petite note pour me corriger rapidement. Donc, 2030, 100 % des véhicules légers de la flotte gouvernementale et, 2040, pour...

Une voix : ...

M. Charette : ...pour l'ensemble, là, de la flotte. Donc, voilà, je ne voulais juste pas induire les collègues en erreur. Donc, c'est une progression avec aussi des échéanciers puis des objectifs bien précis à atteindre au cours des toutes prochaines années.

Mme Melançon : Donc, 2030, 100 % de la flotte du gouvernement. 2040, c'est pour l'ensemble du Québec, là, où on veut passer totalement électrique, mais...

M. Charette : C'est-à-dire, 2040, c'est des...

Mme Melançon : Ventes?

M. Charette : Parce que le 2030, c'est les véhicules légers?

Une voix : ...

Mme Melançon : Véhicules lourds.

M. Charette : Voilà. Puis 2040, c'est l'ensemble de la flotte. Mais, encore une fois, on est au niveau de la flotte gouvernementale uniquement. Et, j'anticipe peut-être la question, naturellement, lorsqu'on dit : 2035, c'est la fin des véhicules à essence, on peut penser... et je suis convaincu qu'il y en aura toujours moins, mais je suis convaincu qu'il va encore s'acheter un peu des véhicules à essence en 2031, 2032, 2033, 2034. Donc, on aura sur nos routes une présence de véhicules à essence, on peut le penser, là, au moins une dizaine d'années après la fin 2035. Mais, c'est ce que je mentionnais tout à l'heure, ça va être un défi pour ces gens-là, pour une raison fort simple : à partir du moment où il y a beaucoup moins de véhicules à essence, il va y avoir beaucoup moins de stations-service à essence, il va y avoir beaucoup moins de commodités pour ce type de véhicule là. Donc, les gens auront intérêt à faire la transition, idéalement, là, pas à la veille de 2035.

Mme Melançon : Alors, pour les véhicules légers de la flotte du gouvernement, en 2022, là, en date du 18... 19 janvier 2022, on est à combien, en pourcentage, pour le gouvernement du Québec?

M. Charette : Je ne sais pas si on a l'information maintenant, maintenant, mais, sinon, dans les prochains instants, on pourra vous revenir, là.

Mme Melançon : Et de souvenir, puis là je le dis avec un petit sourire, mais je sais que le ministère de l'Environnement n'était pas le meilleur élève non plus, à l'époque. J'aimerais aussi qu'on puisse peut-être nous donner l'état de service, actuellement, des véhicules à essence versus des véhicules électriques au ministère de l'Environnement aussi, s'il vous plaît.

M. Charette : Sans problème. On peut poursuivre les échanges...

Mme Melançon : Bien sûr.

M. Charette : ...mais les informations seront communiquées, là. Et je le confirme de façon... sans voir les chiffres précis, à ce moment-ci, le gouvernement du Québec a clairement sa part à faire dans ce défi-là, donc il y a un rattrapage à faire, là, et on va vouloir l'accélérer d'ici 2030.

• (15 h 10) •

Mme Melançon : Et je vais me permettre un autre commentaire au ministre. Moi, je pense que si on veut, justement, aller encore plus rapidement sur la transformation du parc automobile du Québec, justement, tout ce qui s'appelle flotte automobile, il faut qu'on ait toujours bien ça en tête. Parce qu'un véhicule à la fois, parfois, c'est un peu complexe, alors que, lorsqu'on le regarde avec des flottes automobiles, je pense que ça va beaucoup plus rondement, plus rapidement, si on peut donner là aussi un peu d'oxygène à ceux et à celles qui le veulent bien.

Et j'aurais une petite question, peut-être... Parce que j'ai rencontré des gens qui étaient ici, à Québec, cet automne. J'ai fait, d'ailleurs, la rencontre du chercheur du député de Jonquière, lors de cette rencontre, où nous avons rencontré des gens qui font des autobus électriques au Québec. Et on sait qu'il y a actuellement un carnet de commandes pour les autobus québécois, avec Lion, qui est une superbe compagnie, là, de la région de Saint-Jérôme. Mais à ce qu'on nous dit, c'est qu'actuellement on n'est pas capable de répondre à la demande, donc on n'est pas capable d'aller à un rythme suffisamment grand pour fournir les autobus pour l'ensemble du territoire québécois, et il y a des... il n'y a qu'Autobus Lion, actuellement, qui a droit à une subvention.

Alors, ceux qui achètent les autobus se disent : Bien, entre payer 300 quelques mille dollars pour un autobus et d'avoir une subvention très importante ou de l'acheter de quelqu'un qui a... de qui je n'obtiendrais pas de subvention, il y a actuellement une problématique. Mais le vrai problème actuellement, c'est qu'à cause de ça on ralentit, justement, la production d'autobus qui pourraient être, justement... Puis tantôt, la députée de Rouyn-Noranda-Témiscamingue nous le disait, il faut qu'on ait, justement, plus de propositions pour les citoyens et les citoyennes, puis, justement, les véhicules électriques sont une très, très belle possibilité pour diminuer des GES. On le sait, là, c'est des gros véhicules diesel avec des émanations. Si on peut avoir plus d'autobus, bien, moi, je pense qu'il faut qu'on puisse revoir aussi des décisions du gouvernement, actuellement, d'aller appuyer une seule compagnie, c'est-à-dire Lion, actuellement, pour fournir des autobus sur l'entièreté du territoire québécois.

Puis on s'entend là, je comprends très bien ceux qui vont acheter les autobus qu'ils veulent avoir la remise du gouvernement. On parle de centaines de milliers de dollars, donc c'est normal. Cependant, actuellement, la chaîne de production n'est pas suffisante, du côté de Lion, c'est ce qu'on me dit, c'est ce qu'on me rapporte, c'est ce que j'ai lu aussi dans plusieurs médias. Je pense que le gouvernement doit faire des choix, des choix judicieux pour qu'on

puisse être à vitesse grand V dans, justement, notre flotte, qu'elle soit d'automobiles, donc, qu'on soit dans les véhicules légers ou encore dans les autobus qui vont pouvoir desservir les écoliers, les autobus de ville.

Puis, à un moment donné, on pourra aussi parler d'hydrogène vert, parce qu'il y aura aussi toute cette demande hydrogène vert. Et là la couleur est importante parce qu'il y a de l'hydrogène rose, il y a de l'hydrogène pas mal de toutes les couleurs, là, mais l'hydrogène vert... On a cette possibilité, justement au Québec, d'avoir beaucoup d'eau, hein? On parlait... je parlais de l'eau, hier, bien, on va pouvoir faire de l'hydrogène à partir, bien sûr, de notre ressource naturelle pour pouvoir faire passer, justement, les véhicules lourds, les véhicules lourds, à l'hydrogène. Je pense qu'on va devoir y penser sérieusement.

D'ailleurs, c'est une des propositions qui est faite par le Parti libéral du Québec, hein, d'aller avec l'hydrogène vert, avec un projet de société où on est capables d'aller encore plus loin. On a eu, bien sûr, l'hydroélectricité qui a fait du Québec un incontournable, en fait, en matière, justement, d'énergies renouvelables. Pour ma formation politique, pour ma cheffe, pour les membres du caucus mais aussi pour l'ensemble des membres du Parti libéral du Québec, on doit se tourner maintenant vers l'hydrogène vert. On a une proposition qui s'appelle ÉCO, et je pense qu'on devra faire écho à cette proposition très rapidement. Il y a quelque chose là où on doit être en avant de la parade et rapidement parce que le monde entier va vouloir se tourner vers l'hydrogène vert. Et c'est le moment où jamais, justement, de plonger. Alors, voilà.

Mais ma question est plus spécifiquement sur les autobus scolaires. Je sais, là, qu'il y a des producteurs d'autobus... Puis vous allez me dire : Oui, mais ce n'est pas Le Panier bleu, là, ils ne font pas partie du Panier bleu dans le sens où... Lion, bien sûr, est québécoise totalement, entièrement, mais je pense qu'on ne peut pas, actuellement, se priver d'une production d'autobus scolaires, partout sur le territoire du Québec, parce qu'Autobus Lion n'est pas capable de fournir à date et à échéance. Voilà.

M. Charette : Merci. En fait, plein de sujets très, très intéressants. Peut-être répondre à la question au niveau de la flotte de véhicules, là, j'ai pu avoir l'exemple, entre-temps.

Donc, si on regarde, là, les véhicules... Parce qu'il y a plusieurs catégories, et c'est vrai que, pour certaines catégories, il y a une marche assez haute à monter, mais il y a quand même des indicateurs intéressants, là. Donc, en date de juillet 2021, c'est la statistique la plus récente que nous avons, donc, la proportion de véhicules électriques dans la flotte gouvernementale totale est de 17,1 %. Mais, si on y va par types d'automobiles ou de véhicules, plutôt, les automobiles elles-mêmes, c'est 45 %; les minifourgonnettes, c'est 17 %; les VUS, c'est 26,7 %. Et là pour d'autres catégories, là, la marche, elle est franchement plus haute : camionnettes, 0,1 %; et fourgonnettes, 0,1 % également. Mais, si on parle des voitures, là, au sens strict, là, on est à 50 %, essentiellement, mais avec la volonté d'être à 100 % pour 2030.

Le sujet des autobus scolaires est fascinant. Et c'est sans doute, puis c'est sans ironie, là, c'est de cette façon très, très constructive que je le dis, c'est sans doute une belle illustration où, parfois, il nous faut de l'agilité au niveau de la réglementation. Et je m'explique. Au printemps dernier, sans avoir à modifier la loi, on a déposé, prépublié un règlement, qui est maintenant dûment en vigueur, qui précisait les obligations pour les utilisateurs d'autobus scolaires de passer à l'électrique. Donc, sans avoir à modifier quelque loi que ce soit, on est venus mettre la barre très, très, très haute. Dorénavant, là, sauf de rares exceptions, les autobus scolaires qui sont commandés pour achat à venir doivent être électriques.

C'est vrai qu'on a un fabricant en bonne et due forme, qui est Lion. Je n'ai pas sollicité de commentaire suite à l'adoption du règlement, mais je les devine, aujourd'hui, très heureux. Et c'est vrai que, pour d'autres vendeurs d'autobus, ça pouvait être frustrant, parce qu'on a d'autres vendeurs d'autobus scolaires, au Québec, qui ne sont pas forcément des fabricants. Mais ce règlement-là, un, leur offrait certaines dispositions, d'une part, et, deux, ça les a forcés à revoir leur jeu.

Si on regarde, par exemple, Girardin, qui est un joueur de l'autobus scolaire au Québec, aussi, avec son partenaire Blue Bird, par le biais de leur coentreprise, là, qui s'appelle Micro Bird Holdings, ils ont procédé à l'acquisition d'une participation majoritaire d'un fabricant d'un groupe de motopropulseur électrique. Donc, ce règlement a fait en sorte que Girardin a modifié ses approches ou son modèle d'affaires pour pouvoir entrer de plain-pied dans l'application du règlement.

• (15 h 20) •

Donc, on n'a pas voulu du tout favoriser une entreprise au détriment d'une autre, mais ça a forcé le marché à s'adapter pour s'assurer qu'on puisse avoir l'approvisionnement nécessaire, là, au cours des prochaines années. Mais je peux vous dire, quand on a déposé le règlement, on a reçu... le projet de règlement, plutôt, on a reçu plusieurs commentaires, tantôt des transporteurs scolaires, tantôt des centres de services scolaires, tantôt des opérateurs, qui nous disaient ça ne faisait pas de sens. Mais on a tenu notre bout, on a édicté par la suite le règlement, et c'est là où on voit que le marché s'adapte. Donc, oui, les lois, j'en comprends la pertinence puis je ne veux surtout pas remettre en question le rôle des parlementaires à travers ça, mais souvent la réglementation, et ça, c'en est un très, très bel exemple, nous permet d'agir avec beaucoup plus d'agilité. Et de façon assez substantielle, dans les prochaines années, le milieu du transport scolaire va se décarboner à vitesse grand V.

Puis c'est là la beauté des règlements, puis ce n'est certainement pas un reproche, parce qu'on s'adapte avec les années, mais il y avait un programme de financement ou de subventions pour l'achat d'autobus scolaires et un programme qui existait depuis plusieurs, plusieurs années, mais, malheureusement, c'est un programme qui n'a pas suscité beaucoup, beaucoup d'enthousiasme. Donc, on a vu que le programme à lui seul, l'incitatif à lui seul n'était pas suffisant, il fallait modifier la réglementation, ce qu'on a fait. Et la donne dans le marché de l'autobus scolaire, au Québec, a été complètement, complètement bouleversée pour le mieux, depuis quelques mois à peine, et l'accélération de la décarbonation, là, va se faire à un rythme assez remarquable.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'article 77? M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Moi, je veux comprendre pourquoi, dans la disposition préliminaire de la Loi sur la qualité de l'environnement, on inclut «notamment en privilégiant le recours à des énergies à faible empreinte carbone». Qu'est-ce que, dans ce préambule, il manquait pour dire ou faire ça? Pourquoi le ministre prend la peine de vouloir inclure ça? Qu'est-ce qu'une faible empreinte carbone? Est-ce que c'est relatif à quelque chose d'autre? Dans le sens que du mazout, ça a une grosse empreinte carbone, mais du gaz naturel a une empreinte carbone plus faible que le mazout, mais on ne veut pas plus augmenter l'utilisation du gaz naturel de source fossile à l'intérieur du Québec, il faut qu'on s'en sorte. Alors, moi, honnêtement, là, ça me fait peur qu'on prenne la peine d'ajouter ça dans le projet de loi. J'ai des grosses questions.

Moi, j'étais là, puis je ne dis pas ça pour me pêter les bretelles, ce n'est pas ça, là, mais quand on a étudié... puis Maître Grignon était présente également, c'était à l'époque de la fameuse grève des légistes de l'État, nous avions des cahiers comme ça, blancs, ce qui était un peu absurde, avec David Heurtel, de mémoire marquante, dans ce Parlement, alors, et on a rédigé la disposition préliminaire. C'est même moi qui avais amené, vous me permettrez un petit côté chauvin, là, qui avais amené le fait qu'on affirmait le caractère collectif et d'intérêt public de l'environnement. Et ça, je trouve que ce n'est pas assez utilisé, le fait que l'environnement est d'intérêt public, selon la disposition préliminaire. Mais c'est une parenthèse, là.

Moi, je veux savoir, là, pourquoi on prendrait la peine de dire «notamment en privilégiant le recours à des énergies à faible empreinte carbone». Parce que, si c'est là, on pourrait en ajouter, là : notamment en privilégiant la sobriété énergétique, notamment en privilégiant l'innovation technologique, notamment en privilégiant l'économie verte, notamment ci, notamment ça. Une des règles fondamentales du parlementarisme, là, c'est que le législateur ne parle pas pour rien dire. Donc, le ministre veut dire quelque chose, là, en nous amenant ça, puis je veux qu'il nous le dise.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : L'occasion est belle. C'est la raison pour laquelle on ne peut pas accepter toutes les propositions d'amendement, parce qu'on ne veut pas répéter ce qui est déjà contenu dans un projet de loi.

Bien, je le disais un petit peu tout à l'heure à la collègue, c'est un principe, un petit peu comme on a convenu... il reste à l'adopter, là, mais comme on a convenu d'ajouter un préambule à la nouvelle loi, là, qui sera officialisée avec l'adoption du projet de loi n° 102. C'est dans le même esprit. Mais ce n'est pas vide de sens, je le disais tout à l'heure à la collègue, plus tard, on va voir des articles qui vont faire en sorte qu'on va officialiser la fin de la vente de véhicules à essence au Québec.

Mais je ferais remarquer qu'on parle de sources... en fait, de sources d'énergie, donc, toujours dans l'esprit de la démarche parlementaire mais aussi gouvernementale. L'éolien, c'est à faible source... en fait, c'est à faible empreinte carbone, sinon nulle, le solaire... Et même, si on parle d'énergie fossile comme telle, et encore une fois j'aime la portée de certains règlements, on a fait adopter des règlements, sans modifier la loi, qui vient rehausser le pourcentage d'énergies renouvelables, que ce soit dans le gaz naturel, que ce soit dans l'essence aussi. Donc, c'est dans cette philosophie-là.

Donc, il n'y a pas d'autre objectif que de dire : Lorsqu'on a à recourir à une source d'énergie, on va privilégier des énergies à faible empreinte carbone et, quand c'est possible, on va carrément retenir des énergies qui sont sans émission... qui n'ont pas d'empreinte... En fait, on ne pourrait pas dire : Pas d'empreinte carbone, parce que, là, il faut tenir en compte la fabrication. Si on parle d'éolien, il faut parler de la fabrication des éoliennes, et tout ça. Donc, on ne pourrait pas dire : Avec une empreinte carbone nulle. Mais je pense que la meilleure façon de le dire, c'est comme c'est écrit maintenant, donc : «Des énergies à faible empreinte carbone».

M. Gaudreault : Merci. Mais qu'est-ce que, dans la disposition préliminaire actuelle, ça... qu'est-ce qui ne permettait pas de faire ça? Je veux dire, quand on regarde, elle est quand même rédigée de façon assez large, là : «Qui tient compte notamment des conséquences environnementales, économiques [...] sociales», favoriser «la réduction des émissions de gaz à effet de serre», «l'adaptation aux changements climatiques», «considérer l'évolution des connaissances et des technologies» et «des enjeux liés aux changements climatiques», «le caractère collectif [...] d'intérêt public de l'environnement», la dimension écologique, sociale, économique, etc. Je ne la lirai pas au complet, mais qu'est-ce que, dans cette disposition préliminaire de la Loi sur la qualité de l'environnement, quand même... ne permettait pas de privilégier le recours à des énergies à faible empreinte carbone? Pourquoi le dire?

• (15 h 30) •

M. Charette : Je vais aborder la question différemment, tout en tentant de répondre à la question. Un, ce n'est pas dit, actuellement, donc on vient le dire. Dans les faits, puis on jase, là, si les oppositions demandaient avec beaucoup, beaucoup d'insistance, avec un débat de plusieurs, plusieurs heures, d'enlever cet élément-là, on finirait par l'enlever, puis ça ne changerait rien à l'application de la loi. Cependant, je pense que c'est important d'ajouter ce principe-là dans la même mesure qu'on a convenu d'ajouter un préambule. Si on n'ajoutait pas de préambule à la nouvelle loi créée, dans les faits, ça ne changerait strictement rien dans sa portée, mais ça vient ajouter un esprit. C'est une façon, maintenant, d'interpréter et de concevoir l'application de la loi.

Mais je ne dirai pas le contraire, là, si jamais je savais que cet article-là nous entraîne dans un débat de 10 heures, je le retirerais, mais je pense qu'on serait perdants. C'est la première fois qu'on vient ajouter cette référence-là, et ça vient colorer la loi, tout comme notre futur préambule viendra, je le souhaite, colorer aussi la loi, là, qu'on créerait avec l'adoption du projet de loi n° 102.

M. Gaudreault : Oui. Bien, moi, Mme la Présidente, ce qui me chatouille, c'est que ça ouvre la porte à justifier une analyse, je dirais, relative par rapport à des sources d'énergie qui peuvent être plus polluantes ou qui ont des empreintes carbone plus fortes. Par exemple, aux Îles-de-la-Madeleine, on sait qu'il y a une centrale au mazout, bon, donc, c'est une forte empreinte carbone. Les Îles-de-la-Madeleine aimeraient bien avoir un projet de lignes sous-marines par Hydro-Québec pour alimenter les Îles, donc à partir de l'hydroélectricité, qui est certainement la source d'énergie la plus faible en carbone. En tout cas, c'est une grande richesse du Québec. Mais là, si le gouvernement arrive en disant : Bien, nous, on a un projet de transformer... de reconverter la centrale au mazout des Îles-de-la-Madeleine en centrale au gaz naturel liquéfié — parce qu'il y a des bateaux qui vont pouvoir aller porter du gaz naturel liquéfié, bien, où il y a une faible... il y a une empreinte carbone plus faible que le mazout, mais néanmoins plus élevée que le câble sous-marin hydroélectrique, alors que, pour moi, il faut privilégier le moyen le plus faible, et non plus faible relatif à un autre, je ne sais pas si c'est essentiel d'avoir ça là, dans la disposition préliminaire. Moi, je demeure suspicieux. Je demeure sceptique quant à avoir cette disposition-là dans la disposition préliminaire de la Loi sur la qualité de l'environnement, quand même, qui est la colonne vertébrale de notre régime en matière d'environnement. Pour moi, la disposition préliminaire, je ne dis pas qu'elle est parfaite, mais elle est suffisamment complète à l'heure actuelle pour être capable d'agir comme on le fait présentement au Québec.

Alors, moi, à ce stade-ci, je ne ferai pas d'amendement, je ne ferai pas un débat de 10 heures, quoique je pourrais, mais j'ai plus tendance à m'abstenir parce que je veux, quand on fait, comme parlementaires, des lois, que ça signifie quelque chose, qu'on ne parle pas pour ne rien dire. Puis je pense que, dans ce que le ministre nous a dit tout à l'heure, par exemple, de passer à l'éolien, de favoriser d'autres sources d'énergies renouvelables, il n'y a rien qui empêche de le faire avec la disposition préliminaire. Alors, j'ai de la misère à comprendre pourquoi...

Tant qu'à ça, là, on va nommer d'autres choses, tu sais, parce que, là, en plus, c'est associé à la réduction des gaz à effet de serre. On le disait tout à l'heure, avec l'amendement de la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, que la réduction des gaz à effet de serre, ça va passer pas juste par des enjeux énergétiques, mais ça va passer aussi par des changements d'habitude. Ça va passer par un vaste chantier, par exemple, d'efficacité énergétique dans nos résidences. Ça va passer par un changement de mode de consommation de véhicules, ça va passer par un changement vers une mobilité durable, plus de transport actif, etc.

Alors, pourquoi cibler le recours à des énergies à faible empreinte carbone? Je ne dis pas que je suis contre. Évidemment, je suis pour qu'on utilise des énergies à faible empreinte carbone, mais c'est tout le débat que ça soulève que je trouve, à ce stade-ci, superfétatoire quant à l'objectif de la loi, quant aux travaux qu'on fait ici. Je comprends que c'est un omnibus. Je comprends que c'est un mammoth. Mais, justement, j'ai tendance à être... à me poser des questions parce qu'un mammoth, c'est un fossile. Donc, quand je vois apparaître des choses comme ça, je doute.

Donc, à ce stade-ci, moi, je suis plus en mode rester sur mes gardes. Je trouve que la disposition préliminaire fait le travail. On n'a pas besoin d'ajouter ça parce que j'ai peur que ça ouvre la porte à d'autres types d'interprétations. Bien que c'est une disposition préliminaire, là, ce n'est pas un article exécutoire comme tel. Mais qu'est-ce qui arrive? Pourquoi on l'a?

Puis je me souviens très bien des débats qu'on avait eus à l'autre projet de loi n° 102, justement, avec David Heurtel. C'est qu'on se disait : Ça aide le juge à interpréter un article de la loi. Ça aide le juge, quand ce n'est pas clair, à aller se chercher une pogne pour clarifier un article.

Donc, quand on dit : «Notamment en privilégiant le recours à des énergies à faible empreinte carbone», c'est là que je trouve que ça ouvre la porte à des interprétations qui pourraient nous conduire à des endroits qu'on ne souhaiterait pas, nécessairement, d'un point de vue climatique.

Donc, je vais m'arrêter là pour l'instant. Je pense que j'ai suffisamment plaidé. À moins que j'aie convaincu le ministre, ce que je souhaite, et on pourra en disposer à ce moment-là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Je ne ferai pas ce que je ne souhaite pas que les collègues fassent, c'est-à-dire prolonger indéfiniment le débat, mais je vais juste revenir sur l'exemple des Îles-de-la-Madeleine, qui est très, très à propos. D'ailleurs, à ce sujet-là, Hydro-Québec a confirmé, il y a quelques mois, là, je finis par perdre la notion du temps, mais, je pense, au début de l'automne ou sinon au printemps, que ce sera effectivement une ligne qui sera construite. Mais ça a pris un certain temps à évaluer le projet, parce qu'au niveau de sa faisabilité avec les courants marins, il y avait un questionnement, à savoir : Est-ce qu'on peut assurer une installation qui soit sécuritaire et qui soit stable? Si ultimement Hydro-Québec, après évaluation, avait convenu que, malheureusement, malgré le souhait d'y aller par l'hydroélectricité, c'était carrément techniquement impossible, parce qu'on parle d'une distance très, très importante, il nous aurait fallu, à ce moment-là, trouver mieux que le mazout. Trouver mieux que le mazout sans hydroélectricité, ça ouvre la porte à de l'éolien, du solaire, dans une certaine mesure, mais peut-être que l'éolien et le solaire n'auraient pas été suffisants. Et peut-être que, là, il y aurait eu possibilité d'ajouter du gaz naturel. C'est très, très hypothétique, là, mais je fais juste, par illustration, démontrer que le zéro émission n'est pas toujours possible. Et lorsqu'il n'est pas possible, il faut définitivement retenir la mesure qui est à plus faible empreinte carbone possible. Heureusement, c'est possible. Heureusement, ça va se faire, cette conversion-là. Et c'est tout le temps effarant de voir, et il ne faut pas les blâmer, là, il faut occuper notre territoire, mais qu'une municipalité soit assujettie au SPEDE tant elle est productrice au niveau de ses émissions, et c'est le cas actuellement des Îles-de-la-Madeleine.

Donc, je fais juste mettre en perspective, à travers un contre-exemple, ce que le collègue mentionnait, mais, je répète, c'est des principes, oui. Ce ne serait pas dans le projet de loi que sa portée ne serait pas différente, mais, en

même temps, on pourrait dire du préambule la même chose. Mais je trouve important que, dans les législations québécoises, pour une première fois, qu'on puisse lire noir sur blanc : Il faut, à chaque fois que c'est possible, privilégier la source d'énergie à la plus faible empreinte carbone possible. C'est une avancée.

Mais oui, on ne le met pas puis, en 2035, on ne pourra plus quand même acheter de véhicules à essence, puis tout ça, mais je pense que c'est une avancée, puis il n'a réellement pas d'autre intention que de dire : À chaque fois, c'est possible, on reprend ou on retient la source d'énergie qui est la plus faible en intensité carbone.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Bien, c'est ça. C'est que, dans le fond, par sa réponse, le ministre vient de confirmer que j'ai raison d'être sceptique, parce que, là, il embarque dans l'aspect relatif de la chose et non pas absolu, au sens où il nous dit, bien, il faut aller vers la plus faible empreinte carbone possible. Bien là, on ouvre la porte à tout un débat, là, sur la plus faible empreinte carbone possible. Est-ce que le gaz naturel liquéfié est une source d'énergie à faible empreinte carbone? C'est une question que je pose au ministre. J'aimerais ça, qu'il nous dise... J'aimerais ça, qu'il nous dise c'est quoi, ces sources d'énergie à faible empreinte carbone. Mais là, à partir du moment où il dit : La plus faible empreinte carbone possible, ça fait que, là, ça ouvre la porte à des compromis ou à des hiérarchisations. Puis je ne pense pas qu'on a besoin d'aller là-dedans dans une disposition préliminaire qui se veut quand même visionnaire pour asseoir la crédibilité d'une loi-cadre, d'une loi forte sur la qualité de l'environnement.

Donc, à partir du moment où le ministre nous dit : La plus faible empreinte carbone possible, ce n'est pas la même chose que le recours à des énergies à faible empreinte carbone. Pour moi, il y a une nuance importante qui fait en sorte que ça soulève un doute, puis je ne pourrai pas appuyer cet article-là.

• (15 h 40) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Bien, je trouve l'échange très intéressant, Mme la Présidente. Je pense que les questions que soulève ou les doutes que soulève le collègue de Jonquière sont justes et m'amènent aussi à avoir certains doutes puis à me poser des questions. Parce que, tu sais, en effet, on mise sur les... tu sais, les mesures favorisent la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et là on insère le «notamment en privilégiant le recours à des énergies à faible empreinte carbone». Mais, pour répondre à l'urgence climatique, il y a une kyrielle de mesures qui pourraient être mises de l'avant.

Puis, tu sais, on parle, juste avant ça, on parle de la sauvegarde des espèces vivantes qui habitent... puis je me dis : Bien, pourquoi ne pas parler de la préservation des espaces naturels ou de la biodiversité, qui sont... La protection de la biodiversité, c'est l'envers de la même crise climatique. Moi, je trouve qu'on n'en parle pas assez.

Donc, pourquoi prendre la peine de spécifiquement nommer le recours à des énergies à faible empreinte carbone, tu sais, en laissant de côté... en ne nommant pas les autres choses qui pourraient être faites?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : La réponse, sans reprendre tout ce que j'ai mentionné, je pense, c'est important de démontrer, à travers un texte de loi, que dorénavant, lorsqu'il est question de recours à une source d'énergie, on va privilégier le recours à des énergies à faible empreinte carbone. Puis il n'y en a aucune qui est à zéro émission si on considère tous les cycles de production qui est requis. Même celle qui, une fois en utilisation, n'en produit pas, d'émissions de gaz à effet de serre, on peut penser au solaire, on peut penser à l'éolien, dans son cycle de fabrication, il y en a. Donc, on ne peut pas dire ou on ne pourrait pas dire «en privilégiant à zéro empreinte carbone». Ça n'existe pas. Donc on y va «à faible empreinte carbone».

Et c'est certain que tous les commentaires sont les bienvenus. Je dois vous avouer... et ce n'est pas un reproche, moi, ça me surprend un petit peu qu'on y consacre du temps, ça me fait plaisir qu'on y consacre du temps, mais ça me surprend, parce que, dans les consultations, il n'y a personne qui a vu, dans cet ajout-là, un quelque questionnement ou quelque inquiétude que ce soit. Il n'y a aucun groupe qui l'a souligné. Il n'y a aucun groupe, remarquez bien, qui a dit : C'est une bonne idée de l'ajouter, mais il n'y a aucun groupe qui a laissé entendre qu'il y a peut-être un doute ou qu'il y a peut-être une inquiétude par rapport à ça. Ça n'empêche pas la légitimité de la conversation que nous avons présentement, mais, pour ma part, c'est un ajout qui, au même titre qu'un préambule, nous permettra dorénavant de réaffirmer et... en fait, pas de réaffirmer parce qu'on ne l'a pas dans la législation québécoise, mais qui nous permettra de dire : Au Québec, on va privilégier dorénavant le recours aux énergies à faible empreinte carbone sur les autres formes d'énergie. Puis même pour le fossile, je le disais tout à l'heure, et, là aussi, aux yeux de certains, on va beaucoup trop vite, là, mais on entre dans le règlement, dorénavant, des obligations de rendement et de résultats sur le pourcentage d'énergies renouvelables. Donc, même le gaz naturel, on s'entend que ce n'est pas la première option, mais dorénavant, et ça va s'accroître avec les années, on va s'attendre et on va exiger que le gaz naturel ait toujours plus de pourcentage d'éléments renouvelables dans sa composition.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je vous invite à bien vous assurer que vos appareils électroniques sont en mode silencieux, s'il vous plaît, parce que, de temps en temps, on entend des petites émissions. Alors...

M. Charette : Je fais un appel à tous, Mme la Présidente. Si, parmi les collègues, il y a quelqu'un qui peut résoudre mon mystère, à l'occasion, je suis le premier à l'admettre, mon iPad fait du bruit. J'ai enlevé la sonnette, j'ai

tout enlevé puis, malgré tout, je ne sais pas pourquoi, à l'occasion, il fait un petit bruit à peine perceptible. Donc, si quelqu'un a la réponse technologique à ça, vous me le direz. Mais, officiellement, le son est enlevé, mais, à l'occasion, vous l'entendez peut-être de mon appareil.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est plus des conversations, je pense, qu'on entend.

Alors, on va poursuivre. Est-ce qu'il y a encore des interventions relativement à l'article 77? Mme la députée de Verdun, vous avez demandé la parole.

Mme Melançon : Bien, je vais me permettre... Puis je vais être très rapide, là. Puis, très honnêtement, M. le ministre, je ne pense pas que c'était... ce n'est pas votre appareil, là. Je pense qu'on entendait sonner. Donc, vous pouvez être rassuré. Puis il y a encore plein de mystères dans nos objets électroniques, donc vous n'êtes pas le seul.

Moi, je pense que j'ai mis le doigt sur pourquoi on se pose des questions. Puis je vais me permettre le commentaire, là, parce que, quand on lit : «Notamment en privilégiant le recours à des énergies à faible empreinte carbone», moi, quand je lis que le gaz naturel est toujours une énergie de transition, selon le premier ministre du Québec, c'est peut-être ça qui me fait un peu douter. Je pense qu'il est là, mon doute. Puis il l'a redit à plusieurs reprises, le premier ministre, ici, en cette Chambre, en période de questions. Et ça, ça n'a pas uniquement titillé l'opposition officielle. Je ne mettrai pas des mots dans la bouche de mes collègues, mais je sais que mon téléphone devait faire pas mal de bruit, M. le ministre, la journée où le premier ministre l'a redit parce que je recevais beaucoup de commentaires de citoyens, de groupes environnementaux, de groupes aussi qui se penchent sur des... sur des vraies transitions. Et actuellement, quand on lit correctement «concernant le gaz naturel»... puis, très honnêtement, tout le monde... tu sais, parce que tu lis «gaz naturel», «naturel», donc ça doit être de la transition. Et on apprend beaucoup avec les lectures. On apprend beaucoup avec le temps aussi, je dois le dire. Puis mon passage et nos passages dans différents ministères, je pense qu'ils nous transforment à jamais.

Mais, encore aujourd'hui... et la déclaration a été faite à la fin de l'année 2021, là, encore, je pense que c'est ça qui est peut-être un peu questionnable de ce côté-ci de la Chambre et je pense que c'est pour ça. Puis c'est pour ça qu'au départ j'ai posé la question au ministre, à savoir : Bien, pourquoi on ne dit pas : En privilégiant, justement, l'hydroélectricité, ou l'énergie verte, ou... Mais, en le qualifiant juste... «à plus faible empreinte carbone», c'est parce que ça ouvre aussi la porte... Puis je le dis un peu avec un clin d'oeil dans l'oeil, Mme la Présidente, mais, contrairement aux États-Unis, difficile pour nous, quand même, de fermer des usines de charbon. On n'est pas là. Donc, entre le charbon puis le gaz naturel, hein, pour certains, ça va être ça, de dire : Bien oui, il y a une transition. C'est parce qu'on est au Québec, nous, puis l'énergie verte, c'est l'hydroélectricité. Donc, on ne peut pas prétendre la même chose.

Cela étant dit, je pensais... je voulais juste le soulever ici. Je pense que c'est peut-être pour ça aussi qu'on a ce petit... cet agacement-là, je vais appeler ça comme ça. Puis je ne sais pas si «faible empreinte carbone»... Pourquoi on n'irait pas plus loin? Pourquoi on ne parle pas directement d'hydroélectricité, puisqu'on est dans la rubrique des véhicules zéro émission, on est dans la rubrique des véhicules électriques? Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

• (15 h 50) •

M. Charette : ...à la collègue, on ne pourrait pas mentionner que c'est uniquement par l'hydroélectricité que ça passe parce qu'on parle... On est dans la section de... oui, mais dans une forme de préambule, en quelque sorte. Et malheureusement l'hydroélectricité ne peut pas répondre à toutes les formules... à tous les besoins en énergie.

Mais, ceci dit, sans m'étendre davantage, je serais curieux de poser la question à la collègue avec le scénario qu'exposait le collègue de Jonquière. Heureusement, on l'a, la solution, à travers l'hydroélectricité. Mais, si, techniquement, on n'avait pas pu démontrer que cette technologie-là était viable pour répondre aux besoins des Îles-de-la-Madeleine, on aurait fait quoi? On aurait continué avec le mazout sans considérer le gaz naturel, qui aurait pu... Et tout ça est hypothétique, là, on s'entend. Ce sera de l'hydroélectricité et ce sera une avancée majeure. Mais est-ce qu'on se serait privé, sachant que, techniquement, on ne peut pas amener de l'hydroélectricité, sachant que, techniquement, l'éolien et le solaire n'auraient pas suffi pour répondre aux besoins énergétiques des Îles-de-la-Madeleine? Est-ce qu'on aurait refusé d'envisager un gaz naturel qui aura un contenu toujours plus important en énergie renouvelable? Pour moi, poser la question, c'est y répondre.

Donc, c'est pour ça que je ne peux pas dire uniquement hydroélectricité. Dans certains cas, ça ne peut pas être une option. Mais c'est un principe qu'on réitère comme quoi, dorénavant, le gouvernement va tout le temps se mettre dans cette optique-là, de retenir l'énergie avec la plus faible empreinte carbone. Donc, c'est une avancée qui, à ma connaissance... enfin, pas à ma connaissance, je suis à peu près certain, qui n'a pas soulevé d'inquiétude, là, parmi les groupes, là, qu'on a pu entendre au moment de la consultation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'article 77? S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 77 est adopté?

Des voix : ...

M. Gaudreault : Par appel nominal, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez demandé un appel nominal?

M. Gaudreault : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention. M. Charette (Deux-Montagnes)?

M. Charette : Pour.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Pour.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Pour.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Pour.

La Secrétaire : Mme Tardif (Lavolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Pour.

La Secrétaire : Mme Melançon (Verdun)?

Mme Melançon : Pour.

La Secrétaire : Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

Mme Lessard-Therrien : Abstention.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Contre.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Donc, l'article 77 est adopté.

Maintenant, j'ai besoin d'un consentement, parce que ce n'est pas dans la feuille de route, pour que le ministre puisse déposer un amendement à cette étape-ci, qui est l'amendement à l'article 86.1.

Une voix : ...86.1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, c'est ça, pour que vous puissiez le déposer ou l'introduire. Peut-être que mon terme n'était pas bon. Alors, allez-y, M. le ministre.

M. Charette : Merci. Donc, ce serait : Insérer, après l'article 86 du projet de loi, le suivant :

86.1. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 51, du suivant : «51.1. Nul ne peut posséder, utiliser, permettre l'utilisation, offrir en vente ou en location, exposer pour fins de vente ou de location, ni vendre ou louer un dispositif d'altération de systèmes antipollution pour un véhicule automobile.»

Et le commentaire : Les règlements applicables aux véhicules légers et lourds interdisent déjà l'altération des systèmes antipollution, mais cette interdiction est difficile à contrôler sur le terrain (mécaniciens et équipements spécialisés). Afin de réduire les émissions de polluants émis par les véhicules à essence, il est proposé d'interdire, directement à la source, la vente, la location, l'utilisation et la possession de dispositifs d'altération de systèmes antipollution.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Bon, c'est là où vous allez voir que, moi non plus, je ne suis pas mécanicienne. Je fais une peu de pouce sur ce que ma collègue disait tout à l'heure. Alors, lorsqu'on parle de ces dispositifs d'altération du système antipollution, est-ce qu'on parle de... On parle de quoi, exactement, comme... puis pourquoi on l'amène directement ici? Parce que, bon, c'est ça, je ne connais pas très, très bien la mécanique, là.

M. Charette : Si je peux y aller à mon tour d'une confession, je ne suis pas non plus expert en mécanique. Mais, si on regarde au niveau du libellé lui-même, c'est qu'actuellement il y a déjà une interdiction au niveau de l'altération d'un système antipollution. C'est déjà possible, mais c'est une interdiction qui semble difficile à contrôler sur le terrain. Donc, plutôt que d'y aller après coup, on va interdire, à la source, carrément, l'utilisation de ces systèmes-là. Non seulement on va interdire l'utilisation, mais aussi, dès le départ, là, on précise que ce ne sera pas possible d'en offrir à la vente ou en location. On va aussi préciser qu'on ne pourra pas en posséder, ou l'utiliser, ou permettre l'utilisation. Donc, on vient régler, en quelque sorte, le problème à la source.

Mme Melançon : Alors, si je comprends bien, M. le ministre, actuellement... parce que je sais que ce n'est pas permis, mais ce que je comprends, c'est qu'il y a de la vente, actuellement, qui est permise et c'est sur la vente que nous souhaitons intervenir au préalable.

M. Charette : En fait, une précision importante. Actuellement... Puis c'est se donner un outil de plus, hein? Déjà, c'est interdit de les utiliser, mais ce n'est pas interdit de les vendre. Donc, c'est... Ça fait que, là, on vient dire : Non seulement c'est interdit de l'utiliser, mais c'est aussi interdit de les vendre. Donc, on ajoute une petite couche supplémentaire.

Mme Melançon : Donc, pendant que vous étiez à recevoir l'information, c'est exactement ce que j'étais en train de mentionner. Donc, c'est vraiment pour empêcher, justement, la vente ou la location de ces appareils-là.

Est-ce que... puis je le redis, là, je ne m'y connais pas vraiment en mécanique, mais est-ce que ces systèmes-là, lorsqu'on parle de système antipollution, c'est un tout? Est-ce que c'est facile de savoir de quoi il est question ou est-ce qu'il y a différentes façons de faire des by-pass, là, comme ça arrive malheureusement aussi avec les véhicules qu'ils veulent aller justement transformer parfois le son du moteur? On le voit dans différentes municipalités, là, où c'était...

Une voix : ...

Mme Melançon : C'est vrai, hein? Moi, je vis à un endroit où, justement, il y a un règlement municipal empêchant tout véhicule qui a été modifié pour le bruit. Et on ne s'en aperçoit pas puis c'est... parfois, c'est lorsqu'on sort un peu plus loin qu'on s'aperçoit des bruits.

Donc, est-ce que c'est le même genre de processus ou de procédé? Et, si oui, comment est-ce qu'on peut faire la vérification sur le terrain, justement? Parce qu'il va toujours y avoir une forme de marché parallèle, malheureusement, là, parce que... Je ne comprends pas le plaisir qu'on peut avoir, justement, à installer un système antipollution sur sa voiture, là, je ne saisis pas, mais il y en a... il y en a que ça a l'air que ça doit leur faire pas mal plaisir, là. Quand je vois des images, parfois, qui circulent sur nos réseaux sociaux, là, puis que ça sort noir, puis qu'ils ont l'air de trouver ça superagréable, je me dis qu'il y en a qui... c'est ça, il y en a qui pense comme ça.

Mais ces systèmes antipollution là, d'abord, est-ce que c'est facile à identifier? Et, de deux, pour... Si on est là pour empêcher la vente, la location, ça, c'est une chose, mais j'imagine que, s'il y a quelqu'un qui se fait prendre la main dans le sac, on va avoir les amendes nécessaires qui vont aller avec, dans un premier temps. Et est-ce que c'est possible pour un policier, par exemple, qui pourrait dire : Bien moi, je pense qu'il y a peut-être eu quelque chose, de faire les vérifications adéquates? Voilà. Il y a plein de choses, là, mais...

M. Charette : ...ça va être punissable, ultimement, si jamais il y avait une infraction. Et là je ne veux pas donner de noms pour ne pas trahir mon confident, mais j'ai plusieurs amis policiers, policières, dans la famille aussi, puis ils me disent, à la blague, à l'occasion : Lorsqu'on tombe sur un pas fin ou une pas fine... parce que ça arrive, hein, c'est vivre en société, souvent, ils vont être tentés de procéder à une inspection plus large du véhicule, donc pot d'échappement, et tout ça. Donc, oui, les policiers ont souvent une formation sur ce qui est permis ou pas comme modification à un véhicule. Donc, il se pourrait qu'une personne soit arrêtée pour un tout autre enjeu, mais, si le policier ou la policière décide que c'est le temps de procéder à certaines vérifications, bien, il se pourrait qu'il y ait une petite contravention supplémentaire en plus de l'infraction pour laquelle il aurait été ou elle aurait été interpellée.

Mais, oui, les policiers auront la possibilité de sanctionner un comportement ou la possession, là... En fait, c'est déjà le cas, hein, c'est déjà le cas, mais c'est un outil de plus. En fait, là, dans le cas présent, avec l'amendement qui est proposé, ce serait plutôt de sanctionner une entreprise, par exemple, qui vendrait de ces dispositifs-là étant donné que l'utilisation était déjà illégale. Mais là on vient aussi interdire la vente.

Mme Melançon : Bien, c'est particulier quand même de penser que, si le dispositif était illégal, qu'on permettait la vente, là. Parfois, hein, il y a de ça. Mais on vient... on vient combler probablement un petit trou ici, dans la loi, et c'est bien ainsi. Et ce système antipollution, j'imagine que c'est l'ensemble du système ou ce sont chacune des pièces. Je ne le sais pas, là, je... Comme je vous dis, je ne m'y connais pas beaucoup en mécanique, mais est-ce qu'on veut empêcher des pièces ou on veut empêcher l'ensemble? Je ne sais pas comment ça fonctionne.

M. Charette : C'est les éléments qui permettraient de constituer ce système-là. Et là je vous dis, je vous répète ce qui m'a été dit parce que ce n'est vraiment pas mon domaine, ça peut être même au niveau de la programmation du véhicule. Donc, ça peut être la programmation, mais ça peut être des pièces d'équipement comme tel. Donc, c'est ce qui constitue un système, là, qui ne pourra pas être mis en vente.

• (16 heures) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Oui. Merci, Mme la Présidente. J'ai des questions. Ce n'est vraiment pas pour remettre en question l'amendement qui est proposé par le ministre, mais juste pour m'assurer de savoir de quoi on parle exactement, là. Ça va peut-être dans le même sens que la collègue de Verdun, mais parce que j'ai de la misère à me figurer pourquoi on utilise un système antipollution, ou les gens qui utilisent ce système-là, c'est quoi, c'est pour gagner un gain en puissance? La fameuse question du bruit? Vous savez, moi, je suis une députée de la ruralité. Puis les courses de stock-car, chez nous, c'est bien, bien populaire. Puis là, tu sais, intuitivement, je me dis c'est peut-être que les gens qui font ce genre de courses pour gagner en puissance ou peu importe, c'est ça, je ne sais pas, je vous pose la question, c'est le genre de système qu'ils peuvent utiliser dans leurs courses? Et de quoi on parle exactement quand on parle de système antipollution?

M. Charette : J'admets encore d'emblée que j'ai eu à valider la réponse avant de la fournir. C'est surtout l'industrie lourde qui est intéressée par ces systèmes-là, étant donné que c'est une industrie qui est appelée à faire beaucoup de route. Donc, ils veulent gagner en performance à chacune des fois. Donc, oui, ce sont des systèmes généralement qui sont utilisés pour aller chercher une puissance ou une performance supplémentaire. Mais dans la pratique la plus usuelle, on s'adresserait là, plus spécifiquement à l'industrie du transport lourd.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Bien, moi, je trouve c'est un amendement très intéressant. Depuis tantôt que je me dis : mon Dieu! on pourrait aller plus loin parce que moi, là, je ferais un sous-amendement pour empêcher aussi la vente de trucs pour augmenter le bruit. Je ne sais pas comment ça s'appelle, là, un tuyau d'échappement machin. J'ai trouvé, là, en fouillant un peu sur Google, là, un accessoire qui transforme le son à l'échappement permettant d'avoir un bruit digne d'un supercar. J'ai trouvé ça sur un site français, là. Ça serait un bel amendement. Je pense qu'il faut... Il faudrait quand même... Je ne sais pas si les systèmes antipollution, quand on installe... quand on... Comment qu'on dit ça dans l'amendement, là, quand on altère un système antipollution, est-ce que ça augmente le bruit? Ça, je ne le sais pas. Pas nécessairement. On peut avoir un système antipollution puis qu'on altère le système, ça ne change pas le bruit. Mais quand on parle de pollution, là, bien, il y a de la pollution sonore. D'ailleurs, c'est un des contaminants au sens de la LQE, les niveaux de... Voyons. Comment qu'on appelle ça, là, les...

Une voix : ...

M. Gaudreault : Les décibels. Bon. Merci, M. le député de... Voyons. Problème avec ma... Je suis vraiment troublé par les systèmes antipollution, mais c'est ça. Donc, le niveau de décibels est un contaminant au sens de la LQE. Donc, moi, je veux savoir, est-ce que c'est déjà couvert? Au fond, quand on dit : «Afin de réduire les émissions de polluants émis par les véhicules à essence, il est proposé d'interdire, directement à la source, la vente, la location, l'utilisation, et la possession de dispositifs d'altération de systèmes antipollution». Donc, si je reprends ma pub, que j'ai trouvée, là, un accessoire qui transforme le son à l'échappement, qui permet d'avoir un bruit digne d'un supercar, est-ce c'est un... acheter ça, c'est un dispositif d'altération d'un système antipollution par le bruit?

Alors, moi, je veux bien qu'on supporte l'interdiction d'avoir des dispositifs d'altération de systèmes antipollution de l'air, mais est-ce que cet amendement couvre les systèmes antipollution de bruit... par le bruit? Alors, c'est une bonne question.

M. Charette : La question est très bonne, et la réponse n'est pas à travers cet article-là, n'est pas à travers la LQE non plus. C'est déjà balisé. Si on regarde à travers les pouvoirs d'application, là, de la Société d'assurance automobile du Québec, c'est par décibel. On est dans un esprit de confiance. Je suis l'heureux... et je me sens privilégié d'être député de Deux-Montagnes. Pendant 50 ans, à Saint-Eustache, il y a eu une institution littéralement, c'était l'Autodrome St-Eustache, qui a fermé il y a deux ou trois ans, et les policiers, le vendredi soir ou les samedis soir, les soirs de courses, étaient nombreux, spécialement quand qu'il y avait une certaine agitation sociale. Un des outils à leur disposition, c'était justement de voir quel était le bruit des pots d'échappement pour sanctionner celles et ceux qui... Parce que, bon, c'est bien beau être de l'événement de course, mais souvent l'événement commençait quelques heures avant puis finissait quelques heures après. Donc, oui les policiers peuvent contrôler le bruit des pots d'échappement, et c'est balisé. Je ne pourrais pas vous dire à partir de tant de décibels que c'est sujet à une contravention, mais, oui, c'est sanctionnable lorsqu'il y a un système qui est modifié, lorsqu'un système fait trop de bruit. Mais ce n'est pas à travers... Je vais être bien, bien franc, là, ce n'est pas à travers l'article qu'on étudie maintenant, mais c'est réellement au niveau des pouvoirs, là, qui sont entre les mains des policiers et policières en vertu du code de la route puis de ce qui a été confié ou conféré à la Société d'assurance automobile du Québec, là, comme pouvoir, pour contrer ce type de nuisance là, effectivement.

M. Gaudreault : O.K. Bien, c'est bon. On n'ira pas plus loin, là, en tout cas, en ce qui me concerne, je ne ferai pas d'amendement pour empêcher les systèmes qui augmentent le bruit pour donner une auto digne d'un supercar. Mais je pense qu'il faut qu'on soit préoccupés par ça, parce que le bruit, je le répète, le bruit est un contaminant. Puis c'est une des distinctions mêmes de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec par

rapport à d'autres lois sur... Je pense à la loi fédérale, par exemple, sur l'environnement. Nous, on évalue le bruit. Voilà. Donc, moi, je vais appuyer cet amendement proposé par le ministre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Oui. J'ai vraiment juste une petite question technique parce que, bien, je n'ai pas la réponse, puis je pense que vous allez pouvoir me la fournir assez rapidement. Mais tantôt vous avez dit, tu sais, ça concerne surtout le... Le ministre a dit que ça concerne surtout le transport lourd. Il y a-tu une définition, comme juridique, à «véhicule automobile»? Est-ce que ça comprend aussi le transport lourd, les gros camions?

(Consultation)

M. Charette : Ça s'applique à tout le monde, mais c'est surtout le... Selon les dispositions actuelles, les véhicules légers étaient déjà couverts. Donc là, on vient généraliser pour couvrir aussi les véhicules lourds.

Mme Lessard-Therrien : ...puis peut-être que ce n'est pas le bon endroit pour l'adresser, mais est-ce que ça existe des systèmes antipollution aussi pour ce qui est motocyclettes, véhicules tout terrain, des quatre-roues, là, des VTT, des motoneiges, tu sais, des véhicules récréatifs, là, plutôt?

M. Charette : Je ne pourrai pas élaborer beaucoup, là, mais la réponse simple, c'est qu'il y a des normes pour les différents types de véhicules, mais je ne pourrais pas... Si vous souhaitez un degré de détail plus important, on pourrait vous revenir. Mais, oui, il y en a pour tous les types de véhicules, mais je ne pourrais pas rentrer dans le détail, là, à ce moment-ci.

Mme Lessard-Therrien : Bien, ça m'intéresse, là, si vous voulez me les envoyer juste à moi par la suite, là. Parce que je me souviens qu'on m'a déjà abordée sur ces enjeux-là, puis notamment sur la question de la vente, parce que, tu sais, même pour les... C'est exactement dans le commentaire qui est écrit, c'est que ce n'est pas permis d'être utilisé, mais on a le droit d'en vendre. Ça fait que ça complexifie un peu le suivi de ça, puis de la contrainte, si on veut. Donc, oui, la réponse m'intéresserait.

• (16 h 10) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oh, excusez-moi, est-ce que vous aviez une réponse, M. le ministre?

M. Charette : On pourra transmettre l'information, éventuellement, au secrétariat, mais les véhicules neufs, à la base, ne sont pas outillés de systèmes de cette nature-là, c'est interdit. Donc, on parle réellement d'une modification qui est faite à un véhicule qui est vendu neuf et de façon tout à fait conforme. Mais oui, on pourra transmettre l'information, là, au secrétariat.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Bien, simplement, parce que, pour être en droite ligne, dans le fond, avec la question, à partir du moment où on sait qu'il peut y avoir des systèmes antipollution pour d'autres types, pas uniquement pour les voitures, mais peut-être aussi motoneiges, pourquoi on ne marque pas «pour tout type de véhicule» au lieu d'être pour «véhicules automobiles»? Parce que tout à l'heure, vous avez dit aussi, M. le ministre, que c'était pour les véhicules lourds. Véhicules lourds, ce n'est pas nécessairement de l'automobile. Moi, je serais allée pour tous types de véhicules.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Me Grignon.

Mme Grignon (Karine) : Oui. Alors, on a une définition de véhicule automobile à l'article 1 de la LQE. C'est un renvoi, en fait, vers le Code de la sécurité routière, donc, qui définit un véhicule automobile comme étant un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport d'une personne ou d'un bien. Donc, c'est quand même un concept assez large, là.

Mme Melançon : C'est parce que, donc, on est en train de dire qu'une motoneige, c'est un véhicule automobile?

Mme Grignon (Karine) : On est quand même dans le Code de la sécurité routière, là, donc il y a des règles, là, qui s'appliquent, là, sur qu'est-ce qui peut circuler sur les routes, mais de la définition en général de véhicule automobile, oui, elle est très large et pourrait inclure, effectivement, d'autres véhicules motorisés.

Mme Melançon : Je vous fais confiance alors, Me Grignon. Et un jour, peut-être, il y a des gens qui pourront me dire, m'expliquer, parce que «véhicule automobile», pour moi, ce n'est pas nécessairement... mais, tant mieux. Si le droit est ainsi fait, Mme la Présidente, je me m'obstinerai pas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a...

Mme Melançon : Mais je vais l'appuyer moi aussi cet amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'amendement 86.1? S'il n'y a pas d'autres interventions, alors est-ce que l'amendement 86.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement 86.1 est adopté. Oui, Mme la secrétaire? Et le nouvel article 86.1 est adopté.

Sur ce, nous allons prendre une pause de 15 minutes. Alors, si vous le permettez, voilà.

(Suspension de la séance à 16 h 14)

(Reprise à 16 h 35)

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...article 87 du projet de loi, s'il vous plaît.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. Donc : 87. L'article 53 de cette loi est modifié par l'insertion, dans les paragraphes a et b et après «l'usage», de «, l'offre de vente ou de location, l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et vous avez un amendement.

M. Charette : Oui, bien, je lirais quand même le commentaire, si vous me permettez, parce l'amendement est plus spécifique.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord.

M. Charette : Donc, le commentaire : L'article 53 de la Loi sur la qualité de l'environnement concerne des pouvoirs réglementaires du gouvernement en matière d'assainissement de l'atmosphère.

La modification au paragraphe a vise à ajouter au pouvoir du gouvernement de classer, par règlement, les véhicules automobiles et les moteurs afin d'en réglementer la vente ou la location ainsi que l'offre et l'exposition à ces fins. À l'heure actuelle, la loi permet uniquement la classification des véhicules automobiles afin d'en réglementer l'usage.

La modification au paragraphe b, quant à lui, vise à ajouter au pouvoir du gouvernement de prohiber ou de limiter, par règlement, la vente ou la location ainsi que l'offre et l'exposition à ces fins de certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs afin d'agir sur l'émission de polluants dans l'atmosphère. Ce paragraphe se limite, en ce moment, à la prohibition ou limitation de leur usage uniquement.

L'effet combiné de ces modifications est notamment de permettre au gouvernement de prohiber ou de limiter la vente ou la location, ainsi que l'offre et l'exposition à ces fins, de certaines catégories de véhicules automobiles qu'il aura déterminées.

Et l'amendement se lirait comme suit, donc, ce serait de remplacer l'article 87 du projet de loi par le suivant :

87. L'article 53 de cette loi est modifié :

1° par l'insertion, dans le paragraphe a et après «l'usage», de «, l'offre de vente ou de location, l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe b, de «l'usage de certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs» par «l'usage, l'offre de vente ou de location, l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location de véhicules automobiles, de moteurs ou de dispositifs»; et

3° par le remplacement, dans le paragraphe c, de «ou de moteurs» par «, de moteurs ou de dispositifs».

Le commentaire : Afin de réduire les émissions de polluants émis par les véhicules à essence, il est proposé de réglementer la vente et l'utilisation de différents dispositifs dont les véhicules peuvent être munis, à l'exception des dispositifs visant l'altération des systèmes antipollution qui seront strictement interdits.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Oui, merci, merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, bien, j'irais, dans un premier temps, sur l'article 87 et non pas sur l'amendement directement. Alors, j'aimerais que le ministre puisse tout simplement revenir à 53, paragraphe a : «Classifier — ...classifier, oui — les véhicules automobiles et les moteurs afin d'en réglementer l'usage, l'offre de vente ou de location...» Donc, je comprends que ce qu'on vient faire ici, c'est vraiment de pouvoir déterminer le type de véhicule qu'on peut offrir en vente ou en location, selon le moteur, donc le type de moteur, qu'il soit ou électrique, ou encore diesel, ou à essence, là. Mais ici, l'ajout supplémentaire, j'aimerais bien que le ministre puisse me dire qu'est-ce que ça va lui donner comme pouvoir supplémentaire.

M. Charette : Je vais le dire très, très simplement, c'est qu'on prépare le chemin pour les articles suivants qui, éventuellement, nous permettront de dire : Telle ou telle catégorie sera interdite en 2035. Donc, on prépare le chemin, essentiellement, là. Parce que, si on le lit comme c'est le cas présentement, on peut réglementer l'usage,

mais on ne peut pas réglementer l'offre, on ne peut pas réglementer la location, on ne peut pas réglementer l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location. Donc, on prépare le chemin pour l'interdiction qu'on pourra discuter, là, un petit peu plus tard.

• (16 h 40) •

Mme Melançon : Et une question qui peut paraître, bien, un peu surprenante, là, mais «exposition pour fin de vente», ça veut dire que c'est même de montrer un modèle, c'est... on va jusque-là, dans le fond?

M. Charette : Effectivement. Là, on va parler de véhicules neufs qui ne pourront plus être vendus. Donc, un concessionnaire automobile ne pourra pas... on va le voir en fonction de la date qu'on confirmera, mais ne pourra plus exposer, après cette date-là, un véhicule pour fin de vente s'il fait partie des catégories des véhicules qui ne peuvent plus être vendus. Donc, encore là, on fait juste préparer le chemin pour la suite de l'étude du projet de loi.

Mme Melançon : Parce que la plupart du temps, lorsqu'on était dans la loi sur les véhicules zéro émission, on mettait plus l'accent sur les constructeurs, hein, dans le fond, c'était d'obliger les constructeurs à fournir des véhicules électriques, mais souvent on sortait les concessionnaires. Alors que là, les concessionnaires vont être, justement, plus impliqués, je dirais comme ça, dans la future loi, parce que c'est eux qui vendent les véhicules. C'est ça?

M. Charette : Effectivement. Il y a le fabricant, il y a celui qui met en marché. Bon, souvent, le concessionnaire appartient à une marque, mais ce n'est pas forcément un automatisme. Donc là, on vient réellement parler de la vente ou, à tout le moins, on parlera, dans les articles suivants, de la vente, parce que, maintenant, cet article-là nous permettra d'aborder la vente par rapport aux différentes catégories.

Mme Melançon : J'imagine que le ministre avec ses équipes ont rencontré les concessionnaires et les constructeurs automobiles avant d'arriver avec le projet de loi. J'aimerais juste savoir comment ça a été reçu, principalement du côté, peut-être, des concessionnaires automobiles, qui ont été jusqu'à... en tout cas, jusqu'au règlement, là, pour les véhicules zéro émission, là, je me souviens, ils sont un peu pris entre la peinture puis le mur, je vais dire ça comme ça, là. Parce que souvent, les citoyens qui viennent... qui venaient, en tout cas, du moins, pour aller chercher une nouvelle voiture, puis là le concessionnaire était obligé de dire : Bien, c'est chouette que vous soyez intéressé par mon véhicule électrique, mais je veux juste vous dire que ça va prendre 11 mois avant qu'on puisse vous fournir la voiture. Donc, souvent, les citoyens allaient puis se tournaient vers un véhicule à essence, là. C'était pour ça aussi qu'on avait... à l'époque, qu'on avait fait le règlement, mais ça n'a pas été simple pour les concessionnaires.

C'est pour ça que je veux juste vous entendre sur comment ça s'est passé, comment ça a été reçu aussi, ce vers quoi on s'en va, parce que les concessionnaires sont souvent aux prises avec, bien, le constructeur automobile. Puis j'en suis la preuve, il y a des problèmes, actuellement, avec des pièces, par exemple, les piles, batteries de voiture pour la Bolt, Chevrolet Bolt. Je sais que le collègue de Jonquière est aussi en Bolt, et la même chose pour le député de Bourget, c'est vrai. Et là il y a un problème, mais le concessionnaire est pris avec le constructeur. Donc, c'est pour ça, je veux juste savoir comment les concessionnaires, eux, vivaient avec cette nouvelle possibilité.

M. Charette : Peut-être juste une petite distinction, puis sans ironie, la distinction entre la loi et le règlement. Pour ce qui est de la disponibilité, l'obligation d'offre, c'est davantage le règlement qui nous permet de même renforcer périodiquement, sans avoir à modifier la loi. Puis comme je le mentionnais, là, à quelques reprises, c'est quelque chose qu'on est sur le point de faire, là, dans les prochaines semaines.

Les échanges sont nombreux avec les constructeurs, avec leurs représentants, avec les concessionnaires aussi. Je ne peux pas parler pour eux, naturellement, déjà je les remercie de se rendre disponibles et de participer à l'échange avec nous. Je vous dirais que c'est à l'image d'à peu près toutes les industries. Les industries aiment bien procéder à des changements par eux-mêmes et non pas se les faire imposer, c'est dans la nature humaine, mais sachant qu'on s'en va dans cette direction-là, moi, je suis totalement assuré de leur pleine collaboration. Est-ce qu'ils auraient aimé un échéancier plus grand? Sans doute. Est-ce qu'ils auraient aimé des modalités plus grandes, différentes? Sans doute, mais je salue leur collaboration. Et je suis pleinement convaincu qu'une fois cette loi-là adoptée, si elle est adoptée, une fois ce règlement modifié là, s'il est modifié, je suis convaincu, là, qu'on pourra, encore une fois, là, pleinement compter sur leur collaboration.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Oui, quelques questions, préoccupations, Mme la Présidente. Peut-être juste une précision, d'abord, du ministre, là. Lorsqu'il fait référence à certaines catégories, donc, «classifier les véhicules automobiles et les moteurs afin d'en réglementer l'usage, l'offre de vente ou de location, l'exposition pour fin de vente ou de location, la vente ou la location et soustraire certaines catégories à l'application de la présente loi et des règlements», est-ce que le ministre aurait des exemples, peut-être, à nous donner de moments où on voudrait soustraire certaines catégories de véhicules automobiles à la présente loi?

M. Charette : Comme je le mentionnais, on prépare beaucoup les articles qui suivront. Et pourquoi on a besoin de catégories de véhicules? L'interdiction, pour 2035, ça ne s'appliquera pas à tous les types de véhicules. Le

camion lourd, et tout ça, ne sera pas visé par 2035. Donc, c'est pour ça qu'on a besoin de cette catégorisation-là, on va le voir aux articles par la suite. Et on a besoin, justement, de pouvoir définir quels sont les types de véhicules pour voir, ultimement, qu'est-ce que l'interdiction va viser ultimement, là, après l'année qui sera convenue.

Mme Lessard-Therrien : Puis pourquoi ne pas y aller pour toutes les catégories pour 2035? Si on veut mettre de la pression sur les constructeurs automobiles pour qu'ils développent des véhicules électriques, pour que l'offre soit développée, est-ce que ce ne serait pas plus stratégique d'y aller pour tous les types de véhicules?

M. Charette : En fait, si on regarde le libellé du projet de loi, ce serait possible, ça ne l'empêche pas. Cependant, on n'a pas la garantie que la technologie pour tous les types de véhicules, en 2035, pourra être soit électrique, soit à hydrogène, par exemple. Il ne faut pas se leurrer, au niveau du véhicule passager, il n'y a plus de doute dans l'esprit de personne, là, que la technologie progresse à grands pas. Le collègue de Jonquière parlait de la progression du potentiel des batteries. En quelques années, là, on est passé de 100 kilomètres d'autonomie, comme standard... Le standard, aujourd'hui, n'est pas loin d'être à 400 kilomètres d'autonomie. Dans quelques années, le 800 kilomètres va aisément être le standard. Je dis quelques années, sur certains modèles, c'est déjà le cas, donc ça va se standardiser extrêmement rapidement. Mais on n'a pas ces indications-ci ou ces assurances-ci, par exemple, pour le long-courrier, pour le long... pour le camionnage lourd.

On a quelques compagnies dans le monde, la plus connue demeure Tesla, qui travaille sur cet enjeu-là, mais, encore là, on est à l'étape des prototypes. Est-ce que... Si, en 2035, on sait que le marché peut l'offrir, la loi nous le permettra, parce qu'on parle de catégories. Donc, dans la réglementation, dans les catégories, on pourra toujours faire les ajustements. Mais, à ce moment-ci, je n'ai pas aucune garantie, et pas proprement au Québec, à l'échelle mondiale, que tout type de camionnage, par exemple, pourra être zéro émission. Ça va venir, convaincu qu'on y parviendra. Est-ce que c'est 2035? Si oui, je serais très heureux. Est-ce que ce sera davantage 2040? Je ne le sais pas, mais tel que libellé, étant donné qu'on parle de catégories, ça n'empêcherait pas. Ce qu'on va proposer, par contre, dans un premier temps, là, c'est réellement de viser les véhicules qui sont concernés par la loi sur les véhicules zéro émission.

• (16 h 50) •

Mme Lessard-Therrien : En même temps, Mme la Présidente, ce qui me préoccupe, c'est... on garde quand même la porte ouverte pour étirer le lastique un petit peu, tu sais, de dire : Bien, les modèles en camionnage ou en transport lourd ne sont pas suffisamment avancés, donc on va continuer de les soustraire à la loi et au règlement. Puis peut-être que ça fait en sorte que ça nous met un peu des oeillères sur la façon dont on transporte nos marchandises, parce que, bien sûr, il y a le camionnage, mais on pourrait parler de transport ferroviaire. Le transport ferroviaire optimise quand même beaucoup la circulation des biens. Il y a plusieurs camions qui rentrent dans un train.

Ça fait que, tu sais, l'idée, c'est de ne pas y aller nécessairement dans les demi-mesures, mais de s'assurer qu'on va aller au bout de notre volonté de dire qu'en 2035, si c'est la date qui sera déterminée, qu'il y en a... que la vente de tout type de véhicule à essence ne sera plus permise au Québec.

M. Charette : ...tout à fait le questionnement de la collègue, mais je veux la rassurer, en termes d'ambition, l'objectif avec le PEV, avec le PMO, avec la réglementation qu'on va modifier, c'est d'arriver à 1,5 million de véhicules électriques au Québec en 2030. On le disait tout à l'heure : 2030, c'est demain, et on est à 120 quelques mille aujourd'hui. Donc, c'est dire, en huit ans, ce que ça implique, c'est que le renouvellement de la flotte, de façon accélérée, devra se faire à travers des véhicules zéro émission, sinon on n'atteindra pas notre cible de 1,5 million. Donc, il n'est vraiment, vraiment pas question d'ambition ou de laisser la souplesse, surtout qu'on va les interdire à partir de 2035.

Donc, moi, si je suis un consommateur, une consommatrice qui veut changer de véhicule, je dis 2030, par exemple, sachant que mon type de véhicule dans à peine quatre ans ne sera plus vendu, bien, je vais y penser deux fois. Parce que qui dit un véhicule qui ne se vend plus, c'est un véhicule pour qui le remplacement de pièces, pour qui l'entretien, pour qui l'approvisionnement en énergie sera toujours plus compliqué. Donc, officiellement, c'est 2035, mais avec un effet boule de neige qui risque de survenir bien, bien avant. On ne veut vraiment pas se défilier avec ce libellé-là, on veut officialiser des catégories pour justement encadrer la vente, la location par la suite.

Mme Lessard-Therrien : Bien, c'est sûr que je serais beaucoup plus rassurée, Mme la Présidente, si on y allait d'une formulation pour toutes les catégories. J'aimerais peut-être échanger, M. le ministre, sur un autre aspect, par rapport à la fameuse publicité, la promotion des véhicules à essence. On se donne des objectifs. En même temps, on le mentionnait tantôt, la vente des VUS notamment, là, est en grande, grande croissance au Québec. Et un véhicule comme ça, bien, ça dure... les gens ne les achètent pas pour deux, trois ans, tu sais, ça a une durée de vie d'en moyenne 12 ans.

Donc, si on dit : On va réglementer la vente de ces véhicules-là à partir de 2035, ça veut dire qu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait des véhicules qui fonctionnent à essence pour de nombreuses années encore, au-delà de cette cible-là. Est-ce qu'on peut au moins avoir cette précaution-là, de dire : Bien, on va arrêter d'encourager la vente de ces véhicules-là en amont pour espérer avoir des meilleurs résultats au moment où l'interdiction de la vente des véhicules à essence va entrer en vigueur?

M. Charette : Là aussi, la question est très, très légitime, parce que c'est un débat qui est dans l'espace public. D'entrée de jeu, il y a des groupes ou des gens qui vont souhaiter qu'on interdise complètement la publicité pour les VUS. Pour ma part, c'est une mauvaise idée, pour différentes raisons, je vais en expliquer quelques-unes. Le type de véhicule, un VUS, un, ce n'est pas toujours simple à définir. Le VUS peut aussi être électrique, donc peut être

zéro émission. Et le VUS, même à essence, selon les modèles, peut être moins émetteur que certaines voitures passagers. Puis là je ne veux pas rentrer dans les marques ou dans les modèles, mais on a des voitures, de petites voitures qui sont conçues pour être très performantes, qui vont émettre plus qu'un VUS qui est pourtant à essence également. Donc, lorsqu'on dit : On veut interdire la publicité sur les VUS, on aurait un problème de définition. Donc, le volet complètement interdire la publicité, on n'y est pas. Mais je comprends que c'est un débat, là, qui est présent dans l'espace public.

Pour ce qui est de réglementer la publicité, il pourrait y avoir certains mérites. Mais je vous le dis, d'entrée de jeu, on ne tranchera pas la question à travers le projet de loi n° 102. Et je ne vous dis pas qu'on n'a pas consulté ou parlé à des collègues, là, bien au contraire. Mais le volet publicité, là, on n'est plus dans la cour de l'OPC, l'Office de protection du consommateur, et c'est davantage au niveau de la justice que ce type de débat là pourrait se faire. Il y a des réflexions qui se partagent d'un ministère à l'autre, je ne vous le cacherai pas, notamment au niveau de la publicité sur les émissions des véhicules qui... C'est des informations, souvent, qui ne sont pas connues des consommateurs. Ce n'est pas le 102 qui va nous permettre de régler ça, mais, éventuellement, c'est peut-être quelque chose qui sera nécessaire. Pour pouvoir vendre un véhicule, il faudra dire quelle est sa véritable émission ou quelle est sa véritable empreinte lorsque le véhicule fonctionne. Mais, comme je vous dis, c'est vraiment la justice, à travers l'Office de protection du consommateur, là, qui pourra trancher cette question-là.

Mais je reconnais, d'entrée de jeu, la légitimité du débat, mais ce n'est pas un débat qui est simple. Comme je vous dis, dire : On limite ou on interdit la publicité sur les VUS, ce serait, sans dire... puis je ne le dis pas méchamment en disant ça, puis je ne dis pas que c'est l'intention de la collègue, bien au contraire, mais, des fois, on veut se donner bonne conscience, mais, dans l'application, on se rend compte que la portée n'est pas celle souhaitée. Puis l'exemple le plus simple : un VUS, pourtant 100 % essence, peut, à cause des avancées technologiques qui se sont faites au fil des années, être moins émetteur qu'un petit véhicule. Ça fait que c'est là où on ne réglerait rien.

Mais la réponse du gouvernement, clairement, parce qu'il n'y a aucune, aucune raison, c'est une technologie qui est déjà mature, qui n'est pas en... bien, elle sera toujours en développement, mais qui est mature, maintenant, à peu près tous les modèles de VUS peuvent être ou seront électrifiés. Et jamais je ne vais prétendre que c'est de la faute du Québec que le marché mondial est en train d'évoluer à grande vitesse, mais, clairement, on sent qu'il y a une pression toujours plus forte.

Lorsqu'on a annoncé l'échéancier 2035, la loi fédérale visait... et ce n'est même pas dans leur loi encore, ils visaient de modifier leur loi pour 2040. Nous, on a annoncé 2035. Le hasard fait bien les choses, et là je suis convaincu que c'est l'influence du Québec, quelques mois après, le fédéral a dit : Le jour où on va changer notre loi... Et ce n'est pas fait encore, la loi n'est pas encore déposée du côté fédéral, ils ont convenu de retenir 2035 comme échéancier.

• (17 heures) •

Donc, de notre côté, la transition va se faire par une plus grande présence des modèles. Les GM, Ford, les compagnies européennes, au cours de la dernière année, ont à peu près toutes, et c'est dire que le marché est en évolution, ont à peu près toutes pris des engagements sur le nombre de modèles qu'elles mettront en marché, dans certains cas, d'ici 2025, dans d'autres, d'ici 2030, dans d'autres cas, d'ici 2035. Et il y a certaines de ces compagnies-là qui ont carrément affirmé, dans certains cas, 2030, dans certains cas, 2035, que tous leurs modèles vendus, à ce moment-là, seront électriques.

Donc, c'est emballant, puis on s'en parlait tout à l'heure, les transports au Québec, c'est, de beaucoup, notre talon d'Achille. Savoir que, sur un horizon de 10 ans, 12 ans, 13 ans, notre principale source d'émissions va chuter de façon assez spectaculaire, ça nous donne les raisons d'être optimistes. Je ne dis pas qu'il ne faut pas avoir d'ambition dans d'autres secteurs que les transports, mais on a un potentiel avec cette loi-là, avec la réglementation qu'on vous proposera dans quelques semaines, on va assister à une diminution de nos émissions, là, de façon assez significative.

Mme Lessard-Therrien : Bien, je vous remercie... je remercie le ministre, là, de reconnaître la légitimité de la préoccupation. En même temps, je demeure convaincue que la publicité joue quand même un grand, grand rôle dans la hausse des achats des VUS au Québec. J'ai donné les chiffres tantôt, je les répète, mais le nombre de camions légers sur les routes du Québec a augmenté de 306 %, leurs ventes de 256 % depuis 2014. C'est énorme. En fait, la croissance de la vente de ces VUS là annule les réductions des GES de... résultant de la vente des véhicules électriques. Donc, si on continue comme ça sur la même lancée, moi, j'ai peur qu'on manque le bateau, Mme la Présidente. Puis la publicité, là, c'est des millions, c'est des centaines de millions de dollars qui sont investis par les concessionnaires pour stimuler la vente de ces VUS-là. Puis on les a tous vues, hein, ces publicités-là. Elles viennent... puis c'est la raison d'être de la publicité, là, elles visent à faire vendre, mais ça vient vraiment jouer sur nos sentiments, j'ai envie de dire, quand on a une publicité qui nous dit : Tu sais... comme quoi, pour... tu sais, pour mettre en sécurité sa famille, ça nous prend un VUS, pour accéder à la nature, aller faire de la rando, aller faire du plein air, ça nous prend un VUS. Pour avoir de l'espace, ça nous prend un VUS. Donc on est très... bon, conditionnés, le mot est peut-être un peu fort, là, mais la publicité, c'est ce qu'elle fait, elle oriente un peu nos comportements. On se donne des objectifs ambitieux. Je pense qu'il faut aussi se donner des moyens ambitieux d'atteindre ces objectifs-là. Puis, tu sais, je pense que les personnes qui ont réellement besoin d'un VUS pour... soit pour le travail, mais soit parce qu'elles habitent dans le fond d'un rang puis que les chemins, l'hiver, il y a des lames de neige, il y a toutes sortes de raisons, ont pas besoin de voir de la publicité pour déterminer ces besoins-là parce qu'ils les vivent, ils constatent au quotidien c'est quoi leurs besoins. Donc je me pose la question, tu sais, c'est... Il me semble que c'est un moindre mal d'aller interdire les publicités pour s'assurer qu'on freine cette grande croissance-là de ventes de VUS.

Puis, bon, j'entends la préoccupation du ministre de dire : Bien, comment est-ce qu'on est... tu sais, ça va être quoi, les critères pour déterminer qu'un véhicule est bien un VUS ou pas? Bien, je pense que lui-même a soulevé une partie de la réponse, mais c'est d'y aller en fonction des émissions de GES de chaque véhicule, à partir du moment où un véhicule émet x nombre de GES, bon, bien, il est considéré plus possible de faire la promotion de ce type de véhicule là. Puis on parle de VUS, mais ça pourrait être tous les types de véhicules qui dépassent ce seuil-là qui serait établi, à ne pas dépasser pour pouvoir en faire la promotion. Je pense que ce n'est pas une mesure qui est si extravagante que ça et complexe à mettre de l'avant, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Je comprends le propos de la collègue, mais à l'inverse, tout à l'heure, on disait que c'était tout à fait légitime, selon les besoins de certaines personnes, de s'acheter un véhicule, que ce soit un VUS, que ce soit un pickup, selon que, donc, la personne en a besoin pour son travail, qu'elle en ait besoin pour sa réalité familiale. Si cette personne-là n'a pas la possibilité de s'informer sur les modèles disponibles, on vient en quelque sorte aussi brimer sa réalité. Donc, c'est pour ça que c'est une question qui se pose. Je suis conscient que certains États ont aussi légiféré sur cet enjeu-là, mais l'approche du gouvernement est réellement par une date d'interdiction de vente des véhicules à essence. Donc, la question sera... Je ne dis pas qu'elle ne se posera plus, parce qu'il y en a qui diront : Bien oui, bien, il faut aussi interdire, dans certains cas, carrément, la vente de véhicules ou limiter la vente de véhicules. Mais c'est réellement l'approche qu'on retient, c'est-à-dire, à partir de 2035, tous les véhicules soumis à la norme VZE seront électriques, pour ce qui est de la vente de ces véhicules neufs là. Et d'ici là... sans dire «forcer la main», mais faire en sorte que les constructeurs, faire en sorte que les concessionnaires aient des objectifs beaucoup plus ambitieux que ceux auxquels ils sont tenus actuellement. Et ça, ce n'est pas la loi... le projet de loi no 102 qui va aborder ça, c'est la réglementation. Mais très, très rapidement, on va annoncer nos couleurs à ce niveau-là aussi.

Mme Lessard-Therrien : Mme la Présidente, je vais vous dire, les gens qui ont besoin d'obtenir l'information sur les types de véhicules offerts vont simplement s'adresser aux différents concessionnaires. Ce dont on parle, c'est la publicité qui est très intrusive au moment où on écoute nos émissions préférées. Puis on nous bombarde de ces publicités-là qui nous donnent envie ou qui nous incitent à penser qu'on a besoin de tel type de véhicule pour pratiquer tel type d'activité. Ça joue beaucoup sur notre inconscient, c'est pour ça que la publicité, elle existe, puis c'est pour ça qu'elle... il y a autant d'argent qui est investi dans la publicité, parce qu'elle fonctionne.

Puis moi, je reviens, tu sais... bon, là, on aura le débat sur la cible 2030, 2035, mais c'est tard, c'est tard pour atteindre notre objectif de carboneutralité en 2050. Puis, chaque geste qu'on ne pose pas maintenant va avoir une incidence sur la possibilité d'atteindre cette cible-là, notre cible de zéro... de carboneutralité. D'ici 2035, si on se disait : Bon, bien, à partir de 2025, par exemple, on interdit la publicité sur ce type de véhicule là. Nécessairement, on verrait un impact. Ça nous permettrait d'avoir un impact en amont du 2035, puis, en même temps, en 2035, il y aura l'interdiction de vente de véhicules à essence, mais ils vont continuer de rouler sur nos routes pendant 10, 15 ans encore et continuer d'émettre des GES. Donc, pour moi, c'est vraiment comme une mesure un peu transitoire qui n'a pas un très gros impact en fait, sur les choix individuels ou quoi que ce soit. Je vois en quoi elle est si pénalisante, cette mesure-là, alors qu'elle pourrait avoir quand même le potentiel d'atteindre des objectifs qu'on souhaite.

• (17 h 10) •

M. Charette : ...rassurer la collègue sur la carboneutralité pour 2050. On le dit, on le répète, puis on arrondit un petit peu, là, on dit toujours les transports, c'est 45 % de nos émissions, mais le transport léger à lui seul, c'est 22,5 % de nos émissions. Si on fait un calcul très, très simple, 2035... ou une projection très simple, 2035, on interdit la vente de véhicules à essence, d'ici là, le véhicule à essence va être de moins en moins attrayant, donc, je suis convaincu, là, puis on pourra se reparler dans quelques années, en 2034, là, puis en 2033, puis en 2032, la proportion des véhicules à essence qui va se vendre, elle va être infime parce ce sera réellement pas dans l'intérêt de l'acheteur ou de l'acheteuse. Convaincu. Donc, si on se projette dans le temps, 2035, le dernier véhicule à essence neuf va se vendre. Ça va être un petit pourcentage de ce qui se retrouvera sur nos routes. La durée de vie des véhicules, là, en étant très, très optimiste, la tendance, là, on peut dire 15 ans, mais encore là, on est optimistes, c'est plutôt rare, les véhicules qui ont 15 ans sur nos routes. Donc 2035 plus 15, on est à 2050. Donc, juste au niveau du transport léger, on va avoir vraisemblablement, puis ça, je veux dire, tous les indicateurs pointent dans cette direction-là, contribué à diminuer 22,5 % de nos émissions. Donc, oui, la carboneutralité pour 2050, elle est envisageable, et, oui, le transport léger est une très, très grande partie de l'équation.

Puis pour ce qui est du 20 % supplémentaire, c'est le transport lourd, c'est les autres types de transport, ça peut être le maritime, ça peut être le ferroviaire, là aussi, il va y avoir des avancées majeures au cours, là, des 40... des 38 prochaines années. C'est peut être plus difficile, à ce moment-ci, d'avoir la même projection, aussi simple, mais disons-nous que le 22,5 %, ce qui est énorme, ça représente un bloc immense, ça, c'est presque canné, là, on peut presque, sans trop hésiter, dire : Il n'y a plus de souci à ce niveau-là, parce qu'avec la loi, avec la réglementation qu'on se donne, ce 22,5 %-là, il est réglé, là, pour 2050. Mais je n'ai pas... c'est-à-dire, il faudra les trouver, ces solutions-là. Il faudra trouver les moyens. Mais, aujourd'hui, je ne peux pas vous dire comment, d'ici 2050, on aura réglé tout le problème. Bien, en fait, pas tout le problème, toutes les émissions liées au maritime, au ferroviaire ou au transport lourd. Elles vont venir, ces solutions-là, mais ce n'est pas la loi, le projet de loi n° 102, là, qui nous permet d'y parvenir.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Merci, Mme la Présidente. Alors, évidemment, j'ai suivi avec attention l'échange entre la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue et le ministre. Nous avons déjà annoncé notre couleur, je pense que c'est lors des auditions sur le projet de loi n° 102, et on a été collaborateurs, on a déposé préalablement sur Greffier un projet d'amendement pour aller dans le sens de la publicité. Alors, moi, je le déposerai en sous-amendement, Mme la Présidente. Il est déjà rendu sur Greffier, alors je ne sais pas si vous voulez que je le lise tout de suite ou qu'on attende deux secondes, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je pense qu'on peut... oui, vous pouvez lire votre sous-amendement.

M. Gaudreault : Alors, je fais un sous-amendement à l'article 87 qui modifie l'article 53 de la Loi sur la qualité de l'environnement :

Modifier l'amendement proposé à l'article 87 du projet de loi par l'ajout des mots «la publicité pour fin de vente ou de location,» à la suite des mots «l'offre de vente ou de location» dans le paragraphe 2°.

Évidemment, on parle du paragraphe 2°, Mme la Présidente, de l'amendement du ministre, parce qu'on viendrait inclure par ce sous-amendement au paragraphe b du deuxième alinéa de l'article 53, donc, la possibilité pour le gouvernement d'adopter des règlements pour prohiber ou limiter l'usage de la publicité pour fins de vente ou de location.

Alors, c'est la proposition, en fait, que nous reprenons d'Équiterre, qui est venue en commission parlementaire nous dire qu'il fallait aller dans le sens de limiter, contrôler, encadrer la publicité pour les véhicules que moi, j'appelle les véhicules énergivores.

Je pense, Mme la Présidente, que c'est un sous-amendement que le gouvernement ne peut pas refuser, parce qu'il est très limité, au sens où il permet au gouvernement d'adopter des règlements en ce sens. Alors, c'est sûr que nous, nous souhaitons que le gouvernement adopte un règlement, mais ce n'est pas vrai, puis là c'est drôle, j'ai l'air de parler dans le sens contraire de ce que je disais tout à l'heure avec la députée de Verdun, ce n'est pas vrai que c'est ici qu'on va définir le règlement. Mais on est ici pour donner le pouvoir au gouvernement de faire le règlement et on vient le faire précisément par le projet de loi n° 102 en venant modifier l'article 53 et sous-amender l'article 87. Maintenant, je sais que le ministre va me dire : Ah! ça relève du ministère de la Justice, ah, ça relève de l'Office de la protection du consommateur, mais il faut y trouver une habilitation réglementaire au gouvernement pour être capable d'agir en ce sens. Et considérant que l'objectif du contrôle et de la réglementation de la publicité vise à réduire les gaz à effet de serre, vise à changer des comportements pour conduire à une consommation plus responsable, pour également envoyer un message positif à l'ensemble de la société, bien, on pense de ce côté-ci qu'il faut passer par la loi, une loi qui touche l'environnement, comme la loi que nous sommes en train d'étudier.

Alors, par ce pouvoir, bien, on vient accorder au fond la possibilité au gouvernement de faire une réglementation en matière de publicité. Je ne reprendrai pas les arguments présentés par la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue. Je les partage. Faut juste savoir que depuis 1990, c'est une augmentation dans le nombre de VUS, camionnettes, fourgonnettes sur les routes du Québec de 306 %, Mme la Présidente. Ce n'est pas... Ce n'est pas banal, là. Ce n'est pas une augmentation de 10 %, de 50 %. Déjà 50 %, ça serait gros. Une augmentation de 306 %. Ce n'est pas vrai que cette augmentation n'est due qu'à des utilisations de... à des fins de travail ou à des fins obligatoires. Il y a vraiment eu une augmentation du nombre de VUS, camionnettes, fourgonnettes sur les routes du Québec.

Et la publicité a un effet insidieux parce qu'elle vient à créer un sentiment que, pour être en sécurité, ça prend nécessairement ce type de véhicule là. Il peut y arriver des situations où on en a besoin. Mais, vous savez, moi, quand je fais un voyage à la ressource près de chez moi, bien, je ne m'achète pas un pickup pour une utilisation une fois par année. Je vais l'emprunter ou je vais le louer pour faire le... vider mon garage puis aller à la ressource. Je n'ai pas besoin de ça à l'année.

Alors, je pense que de contrôler la publicité, on l'a fait dans les années passées pour les cigarettes. Moi, je me souviens, quand j'étais jeune, là, les publicités de cigarettes, c'était assez... C'était assez hallucinant, là. Puis, moi aussi, je suis né au XXe siècle, là. Alors, les Matinée, c'était pour les femmes parce que c'étaient des cigarettes plus légères. Il y avait tout un modèle autour de ça. Les Marlboro, c'était pour les gars qui se sentaient cowboys. Même chose avec... avec la bière. Ça... Tout ça a été contrôlé. Puis je me souviens des grands cris, là, des compagnies, Rothmans et compagnie, là. Mon Dieu! ça n'a pas de bon sens. Vous allez nous mettre à terre puis... Non, non, tout le monde a passé au travers.

Alors, je pense que c'est un peu ça. Puis quand on voit les publicités... Je ne sais même pas c'est qu'elle marque, là, parce que je n'observe pas ça vraiment, mais on voit passer ça régulièrement, là, du véhicule qui traverse des rivières comme si, à tous les jours, pour aller travailler, on traverse une rivière, là. Tu sais, je veux dire, on traverse des déserts, on monte une pente de ski, en pickup. Tu sais, c'est qu'à un moment donné, on ne monte pas une pente de ski en pickup à tous les jours, tu sais. Alors, c'est... Ça devient un peu absurde, tout ça.

Et je pense qu'il faut envoyer un message. Je suis sensible aux médias locaux et régionaux qui ont besoin de revenus publicitaires. Moi, je suis le premier à me lever dans ma région pour défendre, par exemple, le quotidien qui a besoin de revenus pour continuer à diffuser de l'information régionale. Mme la Présidente, je sais que vous êtes une journaliste de profession, vous êtes sensible à ça. Bien, moi aussi, je suis très sensible à ça, mais, je veux dire, ils feront de la publicité sur les autos électriques, je veux dire. C'est tout, là. Puis il n'y aura pas de... Je veux dire, c'est ça, il faut changer le comportement.

• (17 h 20) •

Alors, voilà. Donc, tout ce que je demande par ce sous-amendement, c'est de permettre au gouvernement d'adopter un règlement sur la prohibition ou la limitation de la publicité pour la fin de vente ou de location de

véhicules. Alors, c'est une revendication qui a été faite par Équiterre. On la partage, et je la soumetts dès maintenant à la discussion parce que je me demandais, on a une discussion tantôt, mon recherchiste et moi, à savoir est-ce qu'on attend-tu que l'amendement soit adopté ou battu, puis on reviendra sur le texte principal de l'article. Bon, vu que la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue a amené le débat tout de suite à la faveur de l'amendement, bien, on a dit : On va l'amener en sous-amendement. On va vider la question tout de suite. On va crever l'abcès, on va discuter de ça immédiatement. Alors, c'est pour ça que je le fais. Puis, encore une fois, Mme la Présidente, ce n'est pas une révolution, là. On donne la possibilité au gouvernement d'adopter un règlement là-dessus. Après ça, ça sera un débat politique. Je suis sûr que la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue, la députée de Verdun ou d'autres on va être... et moi, on va être les premiers à se lever, ici, à la période de questions, pour dire : Quand est-ce que le ministre va adopter un règlement? Là, on sera rendu là, mais, avant, il faut au moins que le gouvernement ait la possibilité, l'habilitation réglementaire, on en a parlé en masse, là, de faire un règlement. Puis là, c'est ce qu'on fait aujourd'hui. Je ne pense pas que ça demande mille et une démarches à l'intérieur de la machine administrative. C'est simplement de l'adopter aujourd'hui. Puis, après ça, il fera le règlement qu'il veut. Puis, à la limite, ce n'est pas parce que le gouvernement a un pouvoir réglementaire qu'il est obligé de l'utiliser. Je ne dis pas ça, là, pour qu'il ne l'utilise pas. Moi, je veux qu'il l'utilise, mais ça sera à lui de se justifier après. Alors, moi, je pense qu'il faut au moins permettre au gouvernement de faire... d'avoir ce pouvoir-là. Alors, je lui propose ce sous-amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Merci, Mme la Présidente. J'apprécie, là, la collaboration, aussi, du collègue de Jonquière. Je vais, par contre, devoir répéter un petit peu ce que je disais à notre autre collègue, là, qui avait pris la parole tout juste avant. Tout le volet publicité va relever de l'Office de protection du consommateur et va relever de la justice. En disant cela, je confirme, par contre, qu'il y a des échanges, il y a des réflexions qui se font. Non, ce n'est pas le projet de loi n° 102 qui va venir trancher la question, mais, éventuellement, on pourra peut-être proposer, dans un autre projet de loi, une réglementation sur les obligations publicitaires, c'est-à-dire si un véhicule émettant... que le consommateur ou la consommatrice ait ce type d'information là, mais ce ne sera pas le projet de loi n° 102 qui va nous le permettre.

Ceci dit, et moi c'est un petit peu le pari que je nous fais, à partir du moment où la loi va être adoptée, à partir du moment où le règlement va entrer en vigueur, c'est prévu pour les prochaines semaines, les prochains mois, je fais le pari que l'offre de publicité des véhicules électriques va augmenter de façon assez significative, parce que les concessionnaires, les constructeurs seront pénalisés s'ils n'arrivent pas à atteindre leurs objectifs.

Puis le député de Jonquière le disait, à juste titre, si on ne renforce pas ce règlement-là, là, dans un avenir prévisible, les constructeurs auront accumulé déjà assez de crédits, donc n'auront plus de pression supplémentaire pour mettre davantage de véhicules électriques à la disponibilité des consommateurs québécois. Donc, la publicité va devenir rapidement un outil pour la promotion des véhicules zéro émission. Donc, vous comprendrez qu'on ne voudra certainement pas limiter ou interdire ce type de publicité là. Déjà, on commence à voir quelques compagnies. Je ne veux pas faire de publicité, là, mais j'ai en tête quelques publicités qu'on voit à l'occasion sur nos réseaux vantant les modèles électriques, mais on conviendra tous que ces publicités-là sont encore excessivement rares. Mais, avec le nouveau règlement, compte tenu des obligations que ça importe, avec maintenant le fait que c'est connu que la vente des véhicules à essence tire à sa fin au Québec, ça va donner rapidement des occasions de publicité pour les véhicules électriques. Et pour nous qui souhaitons diminuer nos émissions à travers... c'est-à-dire nos émissions en lien avec le transport, la publicité va devenir un bel outil pour faire connaître l'offre de ces véhicules-là.

Puis, pendant qu'on se parlait, là, j'ai un collègue qui m'envoyait l'information qui est quand même intéressante. Il y a des engagements forts, là, de différents constructeurs. Ford s'engage à ce que des véhicules entièrement électriques soient vendus... leur année à eux, c'est 2035. Il y a Audi, 2033, il y a Volvo, 2030, il y a Mercedes-Benz, 2030. Là, ce qu'on constate... c'est surtout les marques plus de luxe qui ont une année d'échéance plus rapide. Je n'ai pas... Oui, Volvo, 2030. Ça fait que c'est... Donc, ça ne pourrait pas être un argument de dire : Ah! bien, il y a des compagnies qui disent 2030, donc ça doit être 2030, parce qu'on constate que c'est beaucoup des voitures beaucoup plus dispendieuses qui ont un échéancier plus court. À partir de 2035, ça sera, et de loin, la tendance mondiale, et, au Québec, ce ne sera plus juste une tendance, ce sera la loi de dire : On ne peut plus acheter de véhicules à essence après 2035.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Merci, Mme la Présidente. Bien, il y a quelque chose dans ce que le ministre vient de mentionner qui est aussi intéressant, et je pense qu'on doit quand même le soulever ici. C'est qu'au moment où on a fait la loi sur les véhicules zéro émission, il y a des constructeurs qui n'avaient aucun modèle électrique et qui nous disaient à l'époque : Jamais nous n'aurons de modèle électrique, et j'en ai reçu dans mon bureau à l'époque. Ce n'est pas si lointain, là, quand même. Et là, de voir que des constructeurs disent : Bien, nous, ce sera la fin, justement, des modèles à essence, à l'inverse, on voit qu'on a quand même fait un peu de chemin. Tu sais, souvent, on est dans du négatif, puis je dirais que les deux dernières années ont été dures sur le moral, tant du côté de l'environnement que du côté de la santé publique. Donc, parfois, on doit se réfugier devant des bonnes nouvelles. Là, c'en est quand même une, bonne nouvelle, ce dont parle le ministre actuellement.

Moi, l'idée de la... l'idée d'encadrer la publicité, je ne suis vraiment pas contre. J'ai une pensée pour les médias, c'est vrai, un peu comme l'a dit le député de Jonquière tout à l'heure. Moi, la première fois que le député de

Jonquière a parlé de cette idée-là, c'est aux médias d'abord que j'ai pensé, en me disant : Oui, il y a... actuellement, nos médias, que ce soit au Québec ou à la grandeur du pays, là, ce n'est pas simple, ce n'est pas facile actuellement, et il faut quand même qu'on puisse trouver des portes de sortie, quoiqu'avec tous les nouveaux modèles électriques que les concessionnaires vont vouloir sortir, à un moment donné, ils vont vouloir faire de la publicité là-dessus.

Mais je demeure persuadée... Puis ça faisait très, très, très longtemps, là, que je n'avais pas vu un paquet de cigarettes de proche, là, puis j'ai vu ça dernièrement. Je ne sais pas si vous avez vu tout ce qui se retrouve maintenant sur un paquet de cigarettes, là, ça ne donne pas le goût de commencer à fumer, avec les dents, puis avec... bon, il y a toutes sortes d'affaires. Mais c'est surtout d'indiquer... et tantôt, je crois que c'est la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue qui en a parlé, c'est de parler de l'empreinte, de l'empreinte écologique lorsqu'on a, justement, une publicité. Je pense que, ça, ça va devenir, dans la tête de la population... puis je pense qu'il faut l'encadrer. Puis j'entends l'ouverture du ministre en disant, bien, qu'il y a déjà des discussions en ce sens-là, mais que, peut-être, ce n'est pas du côté du ministère de l'Environnement que ce doit être encadré. Peut-être a-t-il raison.

Moi, ce que je crois, cependant, c'est qu'en effet, à voir les grosses publicités de gros camions, là, la plupart du temps, là, avec une grosse voix, là, puis de voir justement la rivière qu'on doit traverser, puis... et le bonheur associé à ça, je pense que, si on était capable de contrecarrer un peu ce message-là, puis en rappelant qu'on a aussi une planète à sauver puis... Parce qu'il ne faut pas oublier une chose, Mme la Présidente, c'est qu'il y a des gens, quand même, qui ont besoin de ces véhicules-là pour travailler au quotidien. Et ça, je pense qu'il ne faut pas le perdre de vue, là, sans quoi je pense qu'on n'est pas des bons représentants de l'entière... de la population. Mais, en même temps, je connais du monde aussi qui ont des gros, gros, gros consommateurs d'essence, là, puis c'est pour leur plaisir personnel. Donc, moi, je ne suis pas contre l'idée du tout d'encadrer la publicité. Si le ministre peut me reconfirmer qu'il y a des discussions peut-être à l'extérieur du projet de loi n° 102 et que nous allons peut-être pouvoir en entendre parler, moi, honnêtement, je serais ravie de cela et... mais je pense que j'ai juste besoin d'être un peu rassurée, parce que sans quoi on va pousser un peu plus loin l'idée du député de Jonquière et de son sous-amendement. Voilà.

• (17 h 30) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Ce que je mentionnais, c'est que ça se discute. Effectivement, ce ne serait pas pour limiter ou empêcher la publicité. Ça, je vais être très, très transparent en disant ça, je ne pense pas que c'est la bonne approche, d'autant plus, comme je le mentionnais tout à l'heure, que la publicité va très rapidement devenir notre principal atout pour faire la promotion des véhicules électriques. Ce qui pourrait être envisagé, par contre, c'est que, pour celles et ceux qui veulent un véhicule à essence... qu'ils aient, à tout le moins, la bonne information sur les émissions des véhicules, ou du modèle, ou des modèles qui les intéressent. Donc, c'est ce qui est discuté ou réfléchi à ce moment-là.

Et, pour ce qui est de la publicité, on va essayer de s'en faire une alliée au profit, justement, de nos médias, mais dans une perspective aussi de faire la promotion des modèles qui sont maintenant disponibles ou qui seront bientôt disponibles. Je regardais... Je m'amuse, et c'est des informations que je valide régulièrement... On connaît la popularité du Ford 150, par exemple, au Québec. Bien, l'année 2022 marque l'entrée sur le marché d'un Ford 150 qui est 100 % électrique, avec une belle autonomie puis une capacité de charge qui peut rendre jaloux son équivalent à essence. Donc, le modèle mythique, aux yeux de plusieurs, aura très bientôt disponible sa version électrique.

Là, je suis ironique en disant ça, là. Je ne suis pas un partisan d'un modèle plutôt qu'un autre, encore moins le Hummer, mais le Hummer, à partir de 2022, aura sa version aussi 100 % électrique. Et, je veux rassurer tout le monde, là, je ne fais pas la promotion puis je n'encourage personne à acheter un véhicule de cette taille-là, mais c'est dire à quel point des modèles... Puis, Hummer, ce n'est pas le modèle qui est populaire au Québec, là. C'est parce que j'entends déjà les critiques. Donc, je ne fais aucunement la promotion du Hummer, mais je parle des véhicules qui sont effectivement très populaires, qui sont parmi les gros vendeurs. La plupart ont ou auront, dans les toutes, toutes prochaines années, leur équivalent 100 % électrique, et le plus bel exemple, sans doute, c'est le Ford 150. Puis, il ne faut pas se le cacher, il y en a pour qui c'est un modèle qui n'est pas un luxe, qui n'est pas un caprice, c'est leur réalité qui rend nécessaire l'achat d'un véhicule de cette nature-là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : C'est vraiment une question... Et, tout à l'heure, le ministre a parlé de 22,5 %, là. Si j'ai bien compris, du 42 %, il y a 22 % pour le transport léger. Si j'ai bien compris, là, c'était autour de ça, 22,5 %. Et vous avez dit, M. le ministre... Donc, il y a 22,5 % qui est réglé pour 2035 parce qu'il n'y aura plus de véhicules à essence, là, donc, qui seront vendus. Je veux juste qu'on soit prudents, quand même, parce que je ne cesse de m'enorgueillir d'avoir une voiture électrique, mais je sais que mon empreinte n'est pas à zéro pour autant, puisque, lorsque nous fabriquons une voiture électrique, il y a à peu près 50 %... l'empreinte, là, est à peu près à 50 %, donc elle n'est pas à 100 %. Mais je ne voudrais juste pas qu'on se dise : Bien, plus de voitures électriques égale zéro empreinte carbone, parce que ce n'est pas le cas, puisque, dans la fabrication de la voiture électrique, il y a quand même une empreinte qui vient avec. Puis je ne voudrais juste pas qu'on mette des lunettes roses, là, grosses comme Elton John, puis qu'on se dise que la vie est belle. Ce n'est pas tout à fait le cas. Donc, je voulais juste faire ce commentaire à ce moment-ci. Merci, madame.

M. Charette : ...de réitérer ce que je mentionnais tout à l'heure. Il faut électrifier nos transports. Ça représente une part importante de nos émissions. Mais il faut aussi, quand c'est possible, il faut admettre que ce n'est pas

possible pour tout le monde, réduire l'utilisation de la voiture solo. Et une belle façon de le faire, c'est d'offrir un transport en commun qui est toujours plus efficace, qui est toujours plus... qui est toujours plus, oui, efficace, mais qui couvre davantage de régions, en admettant que le transport collectif n'est pas non plus une recette passe-partout qui peut s'appliquer à tous les types de déplacements et qui peut s'appliquer à toutes les régions, mais c'est un élément de plus, et autant on met beaucoup d'argent dans l'électrification des transports autant on en met énormément aussi au niveau du transport collectif.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Merci, Mme la Présidente. Je ferais du pouce sur ce que vient de dire la collègue et le ministre. On parle... Bien sûr, il faut réduire à la source, hein, qu'on dit, réduire l'utilisation de l'auto solo. On parle souvent que la première alternative à l'auto solo, c'est le transport collectif. Oui, c'est vrai. Puis le ministre souligne, à juste titre, que, dans toutes les régions du Québec, avec la répartition de la population sur le territoire, le transport collectif n'est pas adapté tout à fait partout, c'est juste... mais de toujours aussi garder en tête que les systèmes d'autopartage offrent une solution vraiment intéressante, notamment à la deuxième voiture, dans toutes les régions du Québec, ou encore pour des véhicules qu'on possède, plus atypiques, mais dont on en fait l'utilisation quelques fois par année ou quelques fois par semaine.

Puis, moi, bon, ça a été connu, j'ai une voiture électrique à l'instar de mes collègues, mais j'ai aussi un F-150 pour les besoins de la ferme et les besoins de la terre, mais, si j'avais accès à un camion en système d'autopartage, qui serait facilement accessible, je me passerais volontiers de mon F-150, qu'on utilise peu, mais qu'on utilise quand même puis qu'on prête abondamment. Mais, si je pouvais m'en passer, Mme la Présidente, je serais la première, vraiment contente, de pouvoir en utiliser en système d'autopartage.

Je veux revenir quand même sur quelques affirmations du ministre, où il dit beaucoup faire le pari que, bon, parce qu'on aura légiféré sur la date ultime de vente de véhicules à essence, bien, nécessairement, les constructeurs ou les concessionnaires vont se tourner vers une publicité davantage au niveau des véhicules électriques, mais moi, je me pose honnêtement la question : Pourquoi ne pas venir garantir cette intuition-là en légiférant là-dessus? Si on dit que les... il n'est plus possible de faire des publicités pour les véhicules qui émettraient x émissions de GES, bien là on vient s'assurer que cette transition-là, qu'on souhaite, qu'on espère, va s'opérer. Donc, moi, je me pose la question. Pourquoi ne pas garantir cette transition-là au niveau des publicités?

• (17 h 40) •

M. Charette : En fait, sans refaire ou sans reprendre tout ce que j'ai mentionné, je pense qu'on va avoir besoin de nos publicistes, on va avoir besoin de ces publicités, dans un avenir très, très rapproché, pour faire la promotion des véhicules électriques. Et je suis convaincu, convaincu, et ça, c'est le pari que je serais prêt à prendre, que, dans un avenir aussi très rapproché, sans qu'on ait interdit une forme de publicité ou une autre, qu'on va voir de plus en plus de véhicules électriques annoncés sur nos médias, que ce soit la presse écrite, que ce soit la presse électronique, parce qu'il y aura des obligations à rencontrer de la part des constructeurs et concessionnaires.

Aujourd'hui, ce qu'on fait... Bien, aujourd'hui ce qu'on fait, présentement, à travers l'étude détaillée du projet de loi n° 102, c'est de baliser ce que deviendra éventuellement un interdit, mais c'est un volet qui va prendre forme aussi très, très rapidement dans les prochains... bien, je me garde une petite marge de manoeuvre, je dirai les prochaines semaines, au niveau de la réglementation, puis la réglementation, c'est une obligation pour les constructeurs de rendre disponibles des modèles. On parle beaucoup... Ça peut sembler complexe pour les non-initiés, là, mais c'est un régime qui fonctionne sur la base des crédits.

Donc, dans cette réglementation... Puis je ne peux pas rentrer dans le détail aujourd'hui, mais on parlera de ces crédits-là, de ces obligations à rencontrer chez... pour les constructeurs et concessionnaires, obligations, si elles ne sont pas rencontrées, qui vont engendrer des conséquences pour les concessionnaires, constructeurs. Donc, ça va être un incitatif majeur et avec des résultats qui seront exponentiels. On pourrait se dire : Ça n'a pas de sens, on est à plus ou moins 120 000 aujourd'hui, et, en huit ans, on pense être à 1,5 million, tout comme, il y a quelques années, certains disaient : 120 000, ça ne fait pas de sens avec la réglementation actuelle.

Puis ce n'est pas qu'elle n'était pas adéquate. Elle était adéquate au moment où elle a été adoptée. Cependant, il faut la renforcer pour augmenter la cadence... et convaincu que le 1,5 million, qui semble irréaliste aujourd'hui avec la réglementation qu'on va se donner et le signal qu'on envoie que, peu de temps après, donc, 2035, ce sera carrément interdit, ça va créer un effet de boule de neige, convaincu, convaincu. Et 22.5... Tu sais, c'est rare, j'aimerais ça, dans tous les secteurs, dire : Mon chemin vers la carboneutralité est tracé. Ce n'est pas le cas, je ne peux pas le dire. Ce serait carrément induire l'Assemblée ou les collègues en erreur. Mais, pour les véhicules légers, je n'ai aucun, aucun, aucun doute que notre chemin est tout tracé pour la carboneutralité, là, d'ici 2050.

Mme Lessard-Therrien : J'ai une question un petit peu connexe, Mme la Présidente, mais j'ai quand même le goût de la poser. Au moment de magasiner ma propre voiture électrique, j'avais le choix entre deux modèles, dans mon comté, deux seuls véhicules qui étaient disponibles sur le territoire, à courte échéance. Est-ce que le ministre a quand même un état de situation de l'offre de véhicules électriques au Québec? Est-ce que l'industrie va être en mesure de fournir des véhicules à la hauteur des objectifs qu'on s'est fixés?

M. Charette : Très, très bonne question. Puis la collègue le mentionnait, de Verdun, tout à l'heure, la personne qui planifie son achat, qui sait que, l'année prochaine, par exemple, elle va changer son véhicule, aucun souci,

les commandes, sur un an ou sur plusieurs mois, peuvent être respectées. Donc, ça permet à cette personne-là, de façon plus sérieuse, d'envisager l'achat d'un véhicule électrique.

Le gros problème se pose pour celles et ceux, ils sont nombreux, qui n'ont pas le luxe de planifier leur achat. Un exemple bête : j'ai un accident avec mon véhicule, il n'est plus bon, heureusement, pas de blessé ni rien, mais le véhicule n'est plus bon. Bien, si je veux, la semaine prochaine, avoir un véhicule, mes chances d'avoir accès à un véhicule électrique disponible sont nettement moindres que pour un véhicule à essence. Puis c'est cette donne-là qu'il faut changer et c'est ce que la réglementation va viser, obliger une offre beaucoup plus grande de véhicules électriques.

L'offre peut avoir deux significations, c'est-à-dire le nombre de modèles, mais surtout la disponibilité à l'achat, de sorte que ce ne soit pas théorique, parce que c'est bien beau dire... qu'un concessionnaire dise : J'ai la possibilité de vendre 10 modèles électriques, mais, si aucun de ces modèles-là n'est disponible avant trois mois, avant six mois, avant huit mois, avant un an, tout dépendant du modèle, c'est une offre qui est presque théorique.

Et on en connaît tous dans notre entourage, puis on a plusieurs électro-automobilistes parmi nous... électromobilistes, voilà. Donc, on le sait, là, malheureusement, demain matin, j'ai besoin d'un nouveau véhicule parce que j'ai eu un accident, en 48 heures ou en 24 heures, là, bien, bien des concessionnaires vont pouvoir me donner les clés d'un véhicule, mais, si mon exigence est que ce véhicule-là soit électrique, c'est un défi, là, qui est nettement plus grand, et c'est là où il y a un changement au niveau de la réglementation, là, qui est nécessaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée de Verdun.

Mme Melançon : Bien, est-ce que l'on... Puis j'imagine qu'on va le voir puisque c'est ce qu'on veut aller corriger ou améliorer. Je vais plutôt parler d'amélioration à ce moment-ci, justement, sur les modèles, sur... parce que je me souviens, là, au départ, à quel point je rencontrais des gens qui disaient : Ça n'a aucun bon sens, là, tu sais, attendre un an après un véhicule. Ce que vous dites, M. le ministre, c'est tout à fait juste, et disons que les gens, à un moment donné, vont dire : Bien là, je n'ai pas beaucoup de choix.

Puis je pense à la députée en Abitibi. Dans son comté, si elle a deux possibilités, disons que le choix est pas supergrand, et ce n'est pas ce que l'on souhaite, mais est-ce qu'on a vu quand même toute l'amélioration qui a été faite, puis avec... J'imagine que vous avez des projections aussi pour arriver avec une transformation du modèle des crédits qui sont... qui avait été mis en place à l'époque, et avec... justement, on voulait s'assurer qu'il n'y avait pas de bluff du côté des constructeurs non plus pour ne pas arriver puis être en pénurie complètement dans nos... chez nos concessionnaires, parce que ce n'étaient pas les concessionnaires non plus qu'on voulait viser à ce moment-là, mais vraiment les constructeurs.

J'imagine qu'il y a des projections. Est-ce que le ministre a ces projections-là sous la main ou... Est-ce qu'il pourrait nous donner des chiffres quant au... justement, le nombre de... tu sais, comment ça s'est amélioré? Est-ce que, finalement, on a atteint nos objectifs? Et là je ne parle pas en ventes d'automobiles, entendez-moi bien, M. le ministre, mais plutôt sur la rapidité, parce que c'était là le véritable problème, c'était d'obtenir des véhicules. Puis on a été chanceux, à un moment donné, la tendance s'est transformée, parce qu'à un certain moment donné c'était l'Ontario qui obtenait le plus de véhicules électriques dans leurs concessionnaires, puis, à partir du moment où on est arrivés avec le règlement, ça a changé la donne. Donc, je veux juste savoir si on a des chiffres là-dessus pour pouvoir justement nous amener à une réflexion... puis qui va nous amener aux prochains articles.

M. Charette : Des chiffres sur la durée moyenne pour la réception, malheureusement, on peut supposer, mais il n'y a pas de données qui sont publiées officiellement, pour une raison qui en est une de marché. Encore, beaucoup, c'est que souvent... Puis je n'aime pas nommer des marques, là, mais je vais me risquer avec une parce qu'elle est connue de tous, Tesla, souvent, les fabrications sont faites sur commande. Donc, lorsqu'on commande, au moment où on fait la demande, on réserve notre véhicule, c'est un véhicule qui n'est pas construit encore. Donc, Tesla va ajuster sa production en fonction des commandes.

Donc, non, ce n'est pas des données qui sont publiées, là, de façon formelle, mais on a une petite idée à l'expérience de tous et chacun. On sait que certains modèles, c'est plus rapide. Encore une fois, ce n'est pas à des fins de publicité, mais c'est un modèle qui est connu, Model 3, de Tesla, généralement, là, deux, trois mois. Et c'est sans doute un des modèles où le délai d'acquisition est parmi les plus courts, mais, encore là, ce n'est pas parce que c'est publié, c'est que c'est à force d'entendre parler, des uns et des autres, des délais qu'ils ont à attendre, mais ce ne sont pas des données qui sont publiées, là, de façon ouverte par les concessionnaires ou les fabricants.

Mme Melançon : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jonquière.

• (17 h 50) •

M. Gaudreault : Alors, bien, écoutez, Mme la Présidente, je suis heureux de voir que mes collègues sont intervenus également sur le sous-amendement que j'ai déposé. Encore une fois, je ne veux pas réinsister trop longuement. Moi, je pense que le gouvernement du Québec a un message à envoyer. Si on était capables de sortir de cette commission parlementaire avec un amendement qui dirait : Voilà, le gouvernement a maintenant les coudées franches pour adopter un règlement limitant la publicité, après ça, le gouvernement fera son travail comme il l'entend, déjà, juste ça, là, ça serait un signal très fort à envoyer dans l'industrie, mais à envoyer aussi chez les consommateurs qui se magasinent des véhicules à l'heure actuelle. Je ne veux pas en ajouter plus que ça à ce stade-ci, Mme la Présidente. Voilà, moi, en ce qui me concerne, en tout cas, ça fait le tour.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : ...très, très rapide. Je suis très d'accord qu'on... de notre obligation d'envoyer un signal fort. Ce ne sera pas à travers la publicité, par contre. Je regardais encore quelques données, là. L'interdiction de la vente des véhicules à essence, le Québec, avec son marché, malgré que ce soit un marché bien plus petit, là, que pour d'autres États nord-américains ou même autres provinces canadiennes, est le premier à s'engager dans cette voie-là. Et même l'Europe, avec des marchés beaucoup plus grands, oui, on pourra toujours me citer quelques exceptions, là, mais la France, c'est 2040, la fin des véhicules à essence, l'Allemagne, c'est 2050, la fin des véhicules à essence.

Donc, le signal fort qu'on envoie, c'est de dire : 2035, la fin de la vente des véhicules à essence sera effective au Québec. Et ce n'est pas anodin. Je sais que ça met de la pression sur d'autres États parce que je parle et le ministère parle à d'autres États américains. On travaille en étroite collaboration avec la Californie, c'est bien certain, mais il y a d'autres États qui nous regardent aller. On sait déjà que le Canada s'est laissé influencer par l'année de référence québécoise. Mais le signal est difficilement... pourrait être difficilement être plus fort que celui-là, en étant les premiers en Amérique du Nord à adopter un échéancier de cette nature-là, et parmi les premiers dans le monde également.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement au sous-amendement à l'article 87? Oui, Mme la députée de Rouyn-Noranda—Témiscamingue.

Mme Lessard-Therrien : Je tenterai un ultime argument, Mme la Présidente, parce que le ministre a cité la France et les cibles de la France. Bien, je voudrais juste lui dire, au cas où il ne serait pas au courant, que l'interdiction, en France, pour la publicité... la France a légiféré là-dessus pour interdire la publicité relative aux VUS. Eux calculent à partir du moment où un véhicule émet plus de 123 grammes de dioxyde au kilomètre. Ça va être interdit à partir du 1er janvier 2028. Donc, ils ont quand même aussi légiféré sur la publicité.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui, bien, je voudrais rajouter aussi que c'est en France qu'ils ajoutent des messages après leurs publicités pour dire... Bon, admettons qu'ils annoncent un pickup Peugeot, je ne sais pas si ça existe, mais, en tout cas, ou un pickup Renault... Non? Je vois le député de Portneuf qui est bien... qui est notre référence en matière de véhicules français. En fait, là, peu importe, là, à la fin des publicités, la France va envoyer un message... bien, la France, je veux dire, le publicitaire doit inscrire... Ce n'est pas Emmanuel Macron qui le dit à «voix-off», là, mais, bon, bien, maintenant, on vous... oui, on fait une publicité, mais on vous encourage néanmoins à utiliser le transport collectif ou à utiliser le transport actif, un peu comme on dit sur les paquets de cigarettes : C'est peut-être mieux de ne pas fumer, là, tu sais, bon, Santé et Bien-être Canada vous recommande de ne pas fumer. Alors, c'est un peu la même chose en matière de transport du côté de la France. Dans les publicités, il y a un message qui n'est pas subliminal, là, qui dit : Bien, c'est préférable de prendre le transport collectif ou d'utiliser le transport actif. Alors, on va s'inspirer de... Nous, ce qu'on propose, c'est qu'on s'inspire de nos amis, de nos collègues français. Alors, voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Charette : Qu'est-ce qui diminue le moins... Qu'est-ce qui diminue le plus les émissions de gaz à effet de serre? Est-ce que c'est moins de publicité ou plus de véhicules électriques? Simplement dire que l'interdiction, en France, pour la fin des véhicules à essence, est en 2040, et, nous, c'est 2035. Donc, en bout de ligne, je pense que notre progression au niveau de la diminution des gaz à effet de serre, compte tenu de la mesure, je veux dire... Et, comme je vous l'ai dit, il y a de la légitimité à débattre de ces questions-là. Il y a de la légitimité à se questionner. Mais ne plus vendre de véhicules à essence va assurément produire une plus grande diminution de gaz à effet de serre que de tout simplement dire : On balise la publicité qui est faite sur les véhicules.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : ...une vraie fin, là, simplement pour dire : Il ne faut pas opposer les deux mesures, là, ce n'est pas un ou l'autre, ça peut être l'un et l'autre. On est capables, comme... Je pense, c'est M. Parizeau qui disait de marcher et de mâcher de la gomme en même temps. On est capables d'interdire la vente de véhicules à essence pour 2035 et, en même temps, encadrer et baliser les publicités qui sont délirantes, là. Alors, moi, je pense que les deux sont possibles.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des interventions relativement au sous-amendement à l'article 87? Puisqu'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'amendement... pardon, le sous-amendement à l'article 87 est adopté?

M. Gaudreault : ...Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Pour, contre, abstention, M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Pour.

La Secrétaire : M. Charette (Deux-Montagnes)?

M. Charette : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Melançon (Verdun)?

Mme Melançon : Pour.

La Secrétaire : Mme Lessard-Therrien (Rouyn-Noranda—Témiscamingue)?

Mme Lessard-Therrien : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Donc, le sous-amendement à l'article 87 est rejeté.

Compte tenu de l'heure, nous allons... la commission va ajourner ses travaux jusqu'au 20 janvier, à 9 h 30. Alors, je vous souhaite une très bonne soirée.

(Fin de la séance à 17 h 57)