



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 003

Le lundi 26 octobre 2020

Présidente : Mme Yasmin Ratansi



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le lundi 26 octobre 2020

• (1645)

[Traduction]

La présidente (Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la troisième séance du Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Nous sommes ici pour étudier la question des véhicules zéro émission.

Conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 23 septembre 2020, le Comité se réunit selon une formule hybride. Les délibérations seront accessibles sur le site Web de la Chambre des communes.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais vous présenter quelques règles à suivre. Les membres peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont offerts. Vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le parqué, l'anglais ou le français.

Pour ce qui est des membres qui participent en personne, veuillez procéder de la manière habituelle lorsque le Comité dans son ensemble se réunit en personne dans la salle de comité. N'oubliez pas les directives que le Bureau de régie interne a adoptées concernant le port du masque et les protocoles de santé.

Avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous nomme. Si vous participez par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Pour ceux qui sont dans la salle, votre microphone sera contrôlé, comme d'habitude, par l'agent des délibérations et de la vérification.

Je vous rappelle que toutes les observations des membres et des témoins doivent être adressées à la présidence. Si vous n'avez pas la parole, veuillez mettre votre micro en sourdine.

Nous accueillons aujourd'hui quatre témoins, qui représentent les ministères de l'Environnement, des Ressources naturelles, des Transports et de l'Industrie. Puisque notre temps est limité et que les témoins nous ont déjà fourni leurs notes d'allocution, leurs déclarations préliminaires seront considérées comme ayant été lues aux fins du compte rendu.

[Voir l'annexe—Déclaration de Helen Ryan]

[Voir l'annexe—Déclaration de Sharon Irwin]

[Voir l'annexe—Déclaration de Paula Vieira]

[Voir l'annexe—Déclaration de Megan Nichols]

Cela dit, c'est M. Godin qui commence.

Je vais surveiller le temps.

[Français]

Monsieur Godin, j'ai écrit en français ce que je viens de dire, mais le temps file. Je vous avertirai lorsqu'il vous restera 30 secondes.

Vous pouvez commencer.

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence ainsi que de leur patience, compte tenu du vote qui a eu lieu à la Chambre des communes. À la lecture de leurs présentations, que j'ai reçues, je m'interroge sur un point. Cela m'amène à poser une question précise, qui s'adresse aux témoins des quatre ministères.

Êtes-vous capables de me confirmer que 78 % de tous les véhicules électriques vendus au Canada le sont au Québec et en Colombie-Britannique? Pourriez-vous me donner une brève réponse?

[Traduction]

La présidente: Qui doit répondre en premier, monsieur Godin?

M. Joël Godin: N'importe qui.

La présidente: Qui veut commencer?

Allez-y, madame Nichols.

Mme Megan Nichols (directrice générale, Politiques environnementales, ministère des Transports): Merci, madame la présidente.

Je peux confirmer qu'en date du 30 septembre dernier, la majorité des ventes de véhicules zéro émission ont été réalisées au Québec, en Colombie-Britannique et en Ontario. Selon les données que nous avons, 48 % des véhicules achetés l'ont été au Québec, 30 %...

[Français]

M. Joël Godin: Excusez-moi de vous interrompre, mais je voudrais avoir une réponse précise. Vous comprendrez que nous avons un temps limité.

Ma question est simple: est-ce que vous êtes capable de confirmer que 78 % des véhicules électriques qui ont été achetés cette année l'ont été au Québec et en Colombie-Britannique, oui ou non?

[Traduction]

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, selon nos données les plus récentes, c'est 48 % au Québec, 30 % en Colombie-Britannique et 17 % en Ontario.

Merci.

La présidente: Voulez-vous répondre, madame Ryan?

[Français]

M. Joël Godin: Madame la présidente, je vais mettre fin à cette question et continuer avec un autre sujet. J'ai eu la confirmation que le pourcentage était bien de 78 %.

Je vous remercie, madame Nichols, du ministère des Transports.

L'objectif de notre étude actuelle est de déterminer la faisabilité d'une loi fédérale sur les véhicules zéro émission. Plusieurs programmes ont été mis en place, et j'aimerais savoir comment ceux-ci ont été planifiés et étudiés afin de maximiser leur efficacité.

Puisqu'il faut travailler en respectant les champs de compétence aux échelons provincial et territorial, avez-vous consulté les provinces et les territoires, et si oui, lesquels? Cette question s'adresse au premier qui pourra y répondre.

[Traduction]

La présidente: Voulez-vous répondre à la question, madame Nichols?

Mme Megan Nichols: Je peux confirmer que nous avons un groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les véhicules zéro émission. Il se réunit depuis un certain nombre d'années pour discuter des pratiques exemplaires et les leçons retenues sur les moyens d'accroître l'utilisation de véhicules zéro émission.

[Français]

La présidente: Monsieur Godin, voulez-vous poser une autre question?

M. Joël Godin: Oui, madame la présidente.

Madame Nichols, pouvez-vous nommer les provinces qui ont participé à cette consultation?

[Traduction]

Mme Megan Nichols: Toutes les provinces sont membres du groupe de travail.

[Français]

M. Joël Godin: Était-ce des représentants des différents ministères des Transports ou des représentants d'autres ministères?

[Traduction]

Mme Megan Nichols: Cela inclut des représentants des ministères des Transports et des ministères l'Environnement.

[Français]

M. Joël Godin: Depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, il a mis en place différents programmes pour atteindre des objectifs bien précis: 10 % en 2025, 30 % en 2030 et 100 % en 2040. Clean Energy Canada a confirmé, en septembre 2020, que les objectifs ne seraient pas atteints, ni ceux des cibles de l'Accord de Paris.

Avons-nous les outils nécessaires pour y arriver, et qu'est-ce qui sera fait dans l'immédiat?

En complément à cette question, pourquoi ne pas s'inspirer du Québec et de la Colombie-Britannique, qui comptent, à elles seules, 78 % des véhicules électriques vendus? Je pense que ces deux provinces sont des références qui devraient aider le gouvernement canadien à atteindre les objectifs fixés par le ministre des Transports.

• (1650)

[Traduction]

Mme Megan Nichols: Je peux essayer de répondre également, madame la présidente.

Il va sans dire que le Canada s'est fixé des objectifs très ambitieux sur le plan des ventes de véhicules zéro émission: 10 % en 2025, 30 % en 2030 et 100 % en 2040. Nous faisons des progrès. En 2018, nous en étions à 2 % des ventes pour tout le pays. En 2019, nous en étions à 3 %. Pour le premier semestre de 2020, nous en sommes à 3,4 %.

Depuis le lancement du programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, les ventes ont augmenté de 25 % au cours de la première année. Nous faisons des progrès. Cependant, nous continuons d'évaluer les progrès réalisés pour déterminer s'il est nécessaire de prendre d'autres mesures pour atteindre ces cibles.

La présidente: Merci.

C'est maintenant au tour de M. Longfield, qui dispose de six minutes.

[Français]

Mme Monique Pauzé (Repentigny, BQ): J'invoque le Règlement, madame la présidente.

La présidente: Vous avez la parole, madame Pauzé.

Mme Monique Pauzé: Je suis désolée, mais je pensais que nous allions pouvoir poser des questions à un expert à la fois. Si je comprends bien, n'importe qui peut répondre, mais, moi, je n'aurai que deux minutes et demie...

La présidente: Non. Excusez-moi.

[Traduction]

Vous disposerez de six minutes. Conformément aux motions de régie interne que nous avons adoptées lors de la première réunion, vous et la députée du NPD disposez de six minutes au premier tour et vous pouvez interroger n'importe quel témoin. M. Godin a choisi Mme Nichols, mais vous pouvez choisir qui vous voulez.

C'est maintenant au tour de M. Longfield de poser des questions.

Vous disposez de six minutes, monsieur.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais d'abord commencer par Clean Energy Canada. C'est un excellent rapport. Il semble que le groupe de réflexion fait du très bon travail qui nous aidera dans la préparation de notre rapport.

Il y a une chose que je voulais savoir. Il existe, en Colombie-Britannique, le programme SCRAP-IT, qui vise à retirer des véhicules de la route et à mettre de nouveaux véhicules sur la route. Avez-vous fait des travaux pour déterminer si un programme comme celui-là, que les provinces geraient, aiderait à favoriser l'achat de véhicules zéro émission?

La présidente: À qui s'adresse la question, monsieur Longfield?

M. Lloyd Longfield: J'ai dit au début de mon intervention qu'il s'agissait de Clean Energy Canada.

La présidente: Il y a Mme Helen Ryan, du ministère de l'Environnement. Nous avons des représentantes des ministères de l'Environnement, des Transports, des Ressources naturelles et de l'Industrie. À laquelle de ces personnes votre question s'adresse-t-elle?

M. Lloyd Longfield: Je suis désolé, mais je parlais d'un rapport de Clean Energy Canada.

Ma question s'adresse à Environnement et Changement climatique Canada. Je sais qu'il s'agit d'un programme provincial, mais avons-nous examiné les programmes provinciaux et la façon dont nous pourrions aider les provinces à retirer des véhicules de la circulation?

La présidente: Madame Ryan, voulez-vous répondre à la question?

Mme Helen Ryan (sous-ministre adjointe déléguée, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement): Des travaux ont été réalisés pour examiner des programmes comme le programme SCRAP-IT de la Colombie-Britannique. Je vais laisser ma collègue de Transports Canada vous donner de plus amples renseignements concernant les évaluations relatives à ce programme.

M. Lloyd Longfield: Merci.

La présidente: Madame Nichols.

Mme Megan Nichols: Nous connaissons le programme SCRAP-IT et nous savons qu'il a permis de retirer des vieux véhicules de la circulation. Comme je l'ai déjà mentionné, nous continuons d'examiner d'autres outils qui pourraient nous aider à atteindre notre objectif sur le plan des ventes de véhicule zéro émission. Mes collègues de Ressources naturelles Canada et d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada ont peut-être d'autres renseignements qu'elles aimeraient vous donner sur un tel programme.

La présidente: Madame Vieira.

Mme Paula Vieira (directrice exécutive, Division de la diversification des carburants, Direction des carburants propres, ministère des Ressources naturelles): Bonjour à tous.

C'est l'un des programmes, l'un des outils que nous examinons, pour voir comment il peut fonctionner avec les outils et les programmes qui sont déjà en place.

Un programme SCRAP-IT sert principalement à accélérer le renouvellement du parc de véhicules. Si c'est là l'objectif du gouvernement, soit d'essayer d'amener les consommateurs à prendre des décisions d'achat avant le moment où ils le feraient normalement, alors cet outil peut s'avérer fort efficace. Cependant, si nous voulons simplement favoriser l'achat de véhicules zéro émission, alors les incitatifs sont également très efficaces. Il est vraiment important de comprendre l'objectif final. S'agit-il d'acheter davantage de véhicules zéro émission ou d'accélérer le rythme auquel...

• (1655)

[Français]

M. Joël Godin: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

La présidente: D'accord, vous avez la parole.

M. Joël Godin: L'interprète vient de mentionner qu'elle ne peut pas interpréter ce qui est dit parce que la représentante du ministère n'a pas les outils nécessaires pour bien communiquer. Mes droits parlementaires sont brimés et j'aimerais avoir accès à l'interprétation. Peut-on trouver une solution?

[Traduction]

La présidente: Je vais laisser M. Roger vous répondre.

Monsieur Roger, vous avez la parole.

[Français]

Le greffier du Comité (M. Alexandre Roger): Bonjour, madame Vieira.

[Traduction]

Pourriez-vous éloigner un peu le microphone de votre bouche? Nous entendons des bruits quand vous parlez.

Si vous pouvez simplement répondre à nouveau, je crois que M. Godin entendra l'interprétation.

Mme Paula Vieira: Je suis désolée. Pouvons-nous réessayer? Est-ce que c'est mieux?

[Français]

La présidente: Monsieur Godin, est-ce que ça va? Je vois que oui.

Vous pouvez continuer, madame Vieira.

[Traduction]

Mme Paula Vieira: Comme je l'ai dit précédemment, il est vraiment important de comprendre l'objectif des mesures que nous mettons en place. Un programme comme SCRAP-IT est très efficace pour accélérer le renouvellement du parc de véhicules. Cela signifie que...

[Français]

M. Joël Godin: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

Les interprètes viennent de me dire que le micro est trop proche de la bouche de la témoin et qu'ils ne peuvent pas entendre ce qu'elle dit. Peut-on s'ajuster? Je veux simplement entendre l'explication.

[Traduction]

La présidente: Veuillez passer au prochain témoin, monsieur Longfield. Merci.

M. Lloyd Longfield: J'aimerais que le chronomètre soit ajusté un peu. Je crois avoir perdu environ une minute et demie.

La présidente: Oui, il a déjà été arrêté.

M. Lloyd Longfield: Merci.

Je vous remercie de vos réponses.

J'aimerais passer à Mme Irwin, du ministère d'ISDE.

Il a été annoncé récemment que la société Ford Motor produirait des véhicules électriques et des batteries au Canada, soit à Windsor et à Oakville. Fiat Chrysler a fait une annonce sur les véhicules hybrides ou électriques au Canada. Dans l'un des exposés, on montre qu'il est difficile pour les concessionnaires du Canada d'obtenir des véhicules électriques.

Pourriez-vous nous dire quand ces programmes seront mis en œuvre et si cela peut nous aider à obtenir davantage de véhicules électriques par l'intermédiaire des concessionnaires?

Mme Sharon Irwin (directrice principale, Secteur de l'industrie, Direction générale de l'automobile, du transport et des technologies numériques, ministère de l'Industrie): Je vous remercie de la question, monsieur Longfield.

En ce qui concerne les récentes annonces de Ford et de Fiat Chrysler sur leurs investissements, les négociations avec les syndicats ont pris fin ces dernières semaines, et je pense certainement qu'il y a une chose que nous ne devons pas oublier. Ces décisions sont vraiment essentielles pour transformer le secteur automobile et aider le Canada à atteindre ses objectifs généraux de réduction des émissions de GES. Il est important de comprendre qu'il faut un certain temps avant que ces décisions soient mises en œuvre. Il s'écoule environ de quatre à cinq ans entre le moment où une décision est prise et le moment où une entreprise apporte cette transformation particulière à une chaîne de production ou de fabrication. Donc, bien entendu, nous devons attendre un peu avant de voir une production complète au Canada. Il s'agit certainement d'un pas en avant important sur le plan de la transformation et de l'électrification du secteur au Canada.

La présidente: Il vous reste 30 secondes, monsieur Longfield, si vous voulez...

M. Lloyd Longfield: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Ressources naturelles Canada. Nous travaillons avec le réseau Ivy en Ontario pour que des bornes de recharge soient installées partout dans la province afin d'encourager l'utilisation de véhicules électriques et de supprimer cette barrière à leur utilisation. Pourriez-vous parler des progrès de ce système?

La présidente: Malheureusement, il faudra y revenir au prochain tour.

C'est maintenant au tour de Mme Pauzé.

[Français]

Vous avez la parole pour six minutes, madame Pauzé.

• (1700)

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie, madame la présidente.

Madame Paula Vieira, dans votre document, vous parlez beaucoup de l'anxiété de la panne, mais j'aurais le goût de vous dire que cela prend d'abord des véhicules. Votre ministère a-t-il évalué la possibilité d'adopter une politique, comme une loi zéro émission, pour répondre au problème de l'offre de véhicules?

Je rappelle que 10 États américains ont de telles lois, dont la Californie, ainsi que la Colombie-Britannique et le Québec, et qu'il y a des véhicules dans ces États et dans ces provinces.

Votre ministère a-t-il évalué cette possibilité?

[Traduction]

La présidente: Madame Pauzé, avez-vous des problèmes de microphone?

[Français]

Mme Monique Pauzé: J'ai posé ma question. N'a-t-elle pas été entendue?

[Traduction]

La présidente: D'accord. Je vais arrêter le chronomètre un instant.

Madame Pauzé, pourriez-vous parler devant le micro?

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vais recommencer.

Ma question s'adresse à Mme Paula Vieira. Dans son document, elle parle beaucoup de l'anxiété de la panne. En lisant cela, je me disais qu'on devait d'abord avoir des véhicules. Je rappelle que 10 États américains, dont la Californie, ainsi que le Québec et la Colombie-Britannique, ont des lois zéro émission, et qu'il y a des véhicules dans ces États et dans ces provinces.

Le ministère a-t-il évalué la possibilité d'adopter une telle politique, une loi zéro émission, pour répondre au problème de l'offre de véhicules?

[Traduction]

La présidente: Madame Vieira, vous avez la parole.

Mme Paula Vieira: Oui, comme on l'a dit, nous examinons tous les outils qui permettent de favoriser le déploiement de véhicules électriques au Canada. Nous...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Excusez-moi de vous interrompre. L'interprète nous dit que le microphone de Mme Vieira est trop loin de votre bouche, cette fois-ci.

[Traduction]

La présidente: Madame Vieira, vous devez éloigner le microphone de votre bouche.

Mme Paula Vieira: Est-ce que c'est mieux? D'accord.

Nous examinons toutes les mesures. Nous examinons les mesures réglementaires et nous vérifions s'il s'agit de normes d'émission, de mandat et d'incitatifs existants. Nous examinons tous les outils pour déterminer comment nous pouvons...

[Français]

M. Joël Godin: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

La présidente: Oui, monsieur Godin?

M. Joël Godin: Le problème, c'est que le microphone n'est pas trop près, mais trop loin, cette fois. L'interprète mentionne qu'il faut le rapprocher.

[Traduction]

La présidente: Nous avons tous ce type de micro-ci pour ne pas avoir de problèmes. Essayez de le tenir à une certaine distance. Faisons un test. J'ai arrêté le chronomètre, alors essayons.

[Français]

Ensuite, monsieur Godin et madame Pauzé, vous me direz si l'interprétation fonctionne ou non.

Vous pouvez commencer, madame Vieira.

[Traduction]

Mme Paula Vieira: J'en suis désolée. Nous l'avons testé, et tout fonctionnait bien. Est-ce que c'est mieux?

La présidente: Oui, allez-y, continuez, madame Vieira.

Mme Paula Vieira: Je vous remercie. Nous examinons toutes les mesures, y compris les mesures réglementaires, pour nous assurer que nous soutenons l'ensemble de la chaîne de valeur. Qu'est-ce qui peut faire augmenter l'offre? Qu'est-ce qui peut favoriser une plus grande adoption par les consommateurs? Quelles sont les mesures habilitantes, comme l'infrastructure? Nous examinons quelle combinaison d'outils il nous faudra pour favoriser le déploiement de véhicules électriques au Canada.

Alors oui, nous examinons tous les outils.

[Français]

La présidente: Madame Pauzé, avez-vous une autre question?

Mme Monique Pauzé: Oui, madame la présidente.

Ma question s'adresse à Mme Helen Ryan. Selon son document, Environnement et Changement climatique Canada a un pouvoir législatif en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui date de 1999. Plus haut, elle parle des véhicules lourds et des véhicules légers.

Est-ce que le ministère a exploré des solutions en matière de politiques publiques pour répondre à cette question précise, puisqu'il a un pouvoir législatif à l'égard des véhicules légers, des véhicules lourds et des véhicules hors route?

• (1705)

[Traduction]

La présidente: Allez-y, madame Ryan.

[Français]

Mme Helen Ryan: Je vous remercie de votre question.

Comme je l'ai mentionné dans notre document, nous avons aussi des règlements, en application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, pour encadrer les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et des véhicules légers.

Pour ce qui est des véhicules légers, nos normes sont basées sur la performance des parcs de véhicules, et il y a des incitatifs visant les véhicules électriques, les véhicules hybrides et les véhicules à hydrogène. Il y a des normes auxquelles les constructeurs d'automobiles doivent satisfaire, et l'une des façons pour eux d'y arriver consiste à fournir des véhicules zéro émission.

Mme Monique Pauzé: Je vais revenir sur le règlement relatif aux émissions de gaz à effet de serre. Le Britannico-Colombien John Axsen a fait une étude qui modélise le succès ou l'échec de l'atteinte des objectifs fédéraux. À lui seul, ce règlement sur les émissions de gaz à effet de serre ne contribuera pas à l'atteinte des objectifs.

Pour s'attaquer aux changements climatiques, reconnaissez-vous que le gouvernement devrait inciter les constructeurs d'automobiles à s'adapter et à effectuer une transition rapide?

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 30 secondes. De la part de qui voulez-vous obtenir une réponse?

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je m'adresse toujours à Mme Ryan. Je parle de son document.

Mme Helen Ryan: Comme ma collègue Mme Vieira l'a mentionné, nous notons le besoin d'avoir plusieurs éléments en place pour permettre une augmentation des véhicules zéro émission, y compris les incitatifs, l'infrastructure et l'éducation. Alors, la réponse est oui.

[Traduction]

La présidente: Nous passons maintenant à Mme Collins, qui dispose de six minutes.

Mme Laurel Collins (Victoria, NPD): Merci beaucoup.

Dans sa déclaration écrite, Mme Vieira a mentionné qu'il est essentiel de soutenir les consommateurs tout au long de leur parcours.

Dans la sienne, Mme Nichols a parlé des initiatives pour favoriser l'atteinte des objectifs de vente de véhicules zéro émission.

Quels travaux ont été réalisés, le cas échéant, pour favoriser l'achat de véhicules électriques usagés ou d'occasion? Pour bien des Canadiens, l'achat d'un nouveau véhicule, que ce soit un véhicule à essence ou un véhicule électrique, n'est pas une option. Compte tenu des coûts élevés du loyer, des services de garde, des médicaments et d'autres produits ou services essentiels, 50 % des Canadiens vivent d'une paie à l'autre et se tournent souvent vers les véhicules d'occasion.

Que faisons-nous pour aider ces gens et nous assurer que les véhicules électriques ne sont pas réservés aux gens qui ont les moyens de dépenser des dizaines de milliers de dollars?

La présidente: À qui s'adresse votre question, madame Collins?

Mme Laurel Collins: J'ai dit qu'elle s'adressait à Mme Nichols et à Mme Vieira — l'une ou l'autre.

La présidente: Voulez-vous commencer, madame Nichols? Madame Vieira, tenez votre micro prêt.

Allez-y.

Mme Megan Nichols: Merci, madame la présidente.

Il est certain que bien que le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission est présentement axé sur la vente de nouveaux véhicules, nous savons qu'il est possible de rendre les véhicules zéro émission plus accessibles à tous les Canadiens. Nous nous intéressons également aux marchés des véhicules zéro émission usagés, et c'était mentionné dans des lettres de mandat de ministres.

Environ 60 % des véhicules qui sont acquis tous les ans le sont par l'intermédiaire du marché secondaire, et Transports Canada est en train d'examiner des options pour élargir la portée du programme afin d'y inclure les véhicules usagés.

Mme Laurel Collins: Je vous remercie. C'est bien.

Pour revenir à la question de M. Godin sur les objectifs, nous avons reçu de l'information de la part de Clean Energy Canada, qui explique que le Canada n'est pas en voie d'atteindre son objectif, soit que 100 % des véhicules achetés soient des véhicules zéro émission d'ici 2040. Le document inclut une citation de Transport Canada:

Une analyse a montré que, sans prendre aucune autre mesure, les ventes de VZE au Canada pourraient atteindre une proportion de 4 % à 6 % de tous les nouveaux véhicules légers achetés d'ici 2025, et de 5 % à 10 % d'ici 2030.

Madame Nichols, vous avez dit que nous examinons toutes les options, mais y aura-t-il un plan qui décrira de quelle façon nous allons atteindre les objectifs de 10 % d'ici 2020, de 20 % d'ici 2030, de 50 % d'ici 2040 et de 100 % d'ici 2050 — si j'ai bien compris?

• (1710)

Mme Megan Nichols: Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous voyons de bons progrès dans la réalisation des objectifs. Nous avons commencé à 2 % des ventes en 2018. Nous avons atteint 3 % en 2019. Nous en sommes présentement à 3,4 % au premier semestre de 2020...

Mme Laurel Collins: Madame Nichols, je suis désolée de vous interrompre, mais j'ai déjà entendu ces chiffres.

Vous parlez de progrès satisfaisants, mais si Transports Canada affirme que nous prévoyons actuellement atteindre seulement de 4 à 6 % de nos objectifs d'ici 2025 et de 5 à 10 % d'ici 2030, il ne me semble pas que ce soit satisfaisant.

Mme Megan Nichols: Oui. Nous espérons que les mesures qui sont actuellement mises en œuvre nous permettront d'améliorer les résultats précédents. Nous suivons de près les progrès réalisés.

Dans le budget de 2019, 700 millions de dollars ont été alloués à diverses mesures visant à accroître l'utilisation de véhicules à émissions zéro. Il s'agissait non seulement du programme d'incitation à l'achat, mais également de fonds supplémentaires pour l'infrastructure connexe, ainsi que certaines autres mesures. Nous continuons donc à évaluer les progrès réalisés, afin de déterminer si des mesures supplémentaires doivent être prises.

Mme Laurel Collins: Je vous remercie beaucoup.

Il a été mentionné qu'Environnement et Changement climatique Canada a le pouvoir législatif nécessaire pour réglementer les secteurs visés par la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Le ministère a donc mis en œuvre six règlements en vertu de la LCPE.

Toutefois, la LCPE a plus de 20 ans et elle a donc désespérément besoin d'être modernisée. Existe-t-il actuellement des plans visant à élaborer des règlements en vertu de la LCPE qui obligeront les constructeurs automobiles à atteindre les objectifs de vente du Canada et une norme nationale en matière de véhicules à émissions zéro pour les véhicules de tourisme? Cette question s'adresse probablement aux représentants d'Environnement Canada.

Mme Helen Ryan: Nous procédons actuellement à un examen à mi-parcours de notre réglementation sur les véhicules légers. La réglementation actuelle s'applique jusqu'à l'année modèle 2025 et est alignée sur la réglementation de l'organisme américain de protection de l'environnement, c'est-à-dire l'Environmental Protection Agency. Nous avons entrepris cet examen parce que lorsque nous avons pris les règlements, l'industrie était d'avis qu'ils étaient très ambitieux.

Depuis lors, les États-Unis ont revu leurs normes à la baisse et ont mis en place des dispositions qui s'appliqueront jusqu'à l'année modèle 2026. Nous sommes en train de terminer notre examen à mi-parcours, ce qui nous permettra de déterminer les mesures à prendre dans le cadre de notre réglementation actuelle. Nous prévoyons que ce travail sera terminé au début de 2021.

Nous évaluons également ce qui est nécessaire dans le secteur des transports, notamment pour les véhicules légers, les véhicules lourds et les véhicules hors route, pour dépasser nos objectifs de 2030 et parvenir à des émissions nulles d'ici 2050.

Mme Laurel Collins: Je vous remercie.

La présidente: Il ne vous reste que 30 secondes.

Mme Laurel Collins: Je vous remercie.

Je pense que Mme Irwin a mentionné, dans sa déclaration, le Plan pour l'innovation et les compétences et le Fonds stratégique pour l'innovation. Je me demande simplement si des travaux sont en cours pour favoriser la formation, le perfectionnement des compétences et la transition pour les travailleurs du secteur automobile qui ont perdu leur emploi et qui souhaitent travailler dans la production de véhicules électriques.

La présidente: Je suis désolée, mais vous n'avez plus le temps d'obtenir une réponse.

Nous entamons maintenant notre deuxième série de questions de cinq minutes.

Monsieur Redekopp, vous avez cinq minutes.

M. Brad Redekopp (Saskatoon-Ouest, PCC): Je vous remercie beaucoup.

Je tiens à remercier tous les témoins qui comparaissent aujourd'hui d'avoir envoyé leur déclaration par écrit. Cela nous aide vraiment beaucoup.

Mes questions se concentreront sur les véhicules lourds, c'est-à-dire les véhicules de catégorie 8, qu'on appelle communément les semi-remorques.

Madame Irwin, votre ministère a-t-il mené, à l'interne, des études sur la possibilité d'avoir des moteurs de grosse cylindrée sans émissions dans les camions de catégorie 8?

Mme Sharon Irwin: Pour répondre à votre question de façon directe, la réponse est non. Notre ministère n'a pas entrepris d'étude qui examine la possibilité d'avoir ce type de moteur dans les camions lourds. Toutefois, ISDE, par l'entremise de ses programmes comme le Fonds stratégique pour l'innovation, a consulté les producteurs, les fabricants de pièces et d'autres intervenants dans l'ensemble du secteur des véhicules légers et des véhicules lourds pour déterminer comment nous pouvons soutenir et encourager la recherche et le développement, ainsi que la mise au point de technologies permettant de réduire la consommation de carburant des véhicules légers. Un certain nombre d'éléments sont donc déjà en place pour aider à atteindre ces objectifs.

Toutefois, nous n'avons pas entrepris une telle étude.

● (1715)

M. Brad Redekopp: Je vous remercie.

Madame Nichols, le secteur des transports mettra-t-il en œuvre des mesures incitatives ou des subventions semblables pour encourager la transition vers un parc de véhicules à faibles émissions de carbone?

Mme Megan Nichols: Oui, nous sommes certainement conscients que le secteur des véhicules lourds représente une source très importante d'émissions de gaz à effet de serre au Canada. En effet, il représente 35 % des émissions du secteur des transports. C'est certainement un enjeu sur lequel il faut se pencher, car il présente un certain nombre de défis et d'obstacles qui lui sont propres. L'un d'eux est certainement le coût élevé de l'achat de ces véhicules. De plus, la technologie est encore à l'étape de la mise au point. Même si de plus en plus de modèles sont proposés, surtout dans le secteur du retour à la base et des courts trajets, il existe encore un écart technologique important pour les véhicules lourds à longue distance. Il faut donc s'attaquer aux obstacles qui se dressent sur tous les plans. Il y a aussi la question de la disponibilité des infrastructures de ravitaillement en carburant, ainsi que l'élaboration des codes et des normes nécessaires. Nous continuons de nous pencher sur tous ces enjeux. À ce stade, il serait prématuré de parler des solutions que le gouvernement pourrait choisir de proposer.

M. Brad Redekopp: J'aimerais également savoir si l'ACEUM, c'est-à-dire l'Accord Canada—États-Unis—Mexique et d'autres accords internationaux causeront des difficultés lorsqu'on tentera de subventionner ou d'encourager les transitions. En fait, cela pourrait-il même être illégal en vertu de ces traités?

Mme Megan Nichols: Les cadres de réglementation des véhicules lourds sont certainement très intégrés entre le Canada et les États-Unis. Toutefois, je ne peux pas faire de commentaires sur les obstacles commerciaux; il faudrait plutôt poser cette question aux spécialistes du ministère du Commerce international.

M. Brad Redekopp: Je sais que l'Alliance canadienne du camionnage a approché Environnement Canada pour mettre sur pied un groupe de travail qui aidera à l'élaboration d'un guide pour la décarbonisation de l'industrie du camionnage.

Madame Ryan, j'aimerais savoir si on a déjà entrepris des démarches pour créer un tel groupe de travail.

Mme Helen Ryan: J'aimerais demander à mon collègue, Marc D'Iorio, de répondre à cette question.

M. Marc D'Iorio (directeur général, Énergie et transports, ministère de l'Environnement): Je ne suis au courant d'aucun effort concret visant à créer un groupe de travail. Toutefois, un certain nombre de mesures sont envisagées dans le cadre de la réglementation sur les poids lourds pour trouver des moyens de décarboniser, et on collabore avec d'autres ministères pour déterminer une combinaison de mesures qui permettra d'atteindre cet objectif. Certaines provinces ont mis en œuvre des programmes pour améliorer le parc existant, par exemple avec des dispositifs d'économie d'énergie telle que les jupes sur les camions, les déflecteurs et les pneus. Ce sont les principales mesures qui ont permis d'améliorer l'efficacité du parc actuel.

M. Brad Redekopp: Êtes-vous en train de dire qu'il n'y a eu aucune discussion pour créer un groupe de travail qui permettrait de mobiliser les intervenants de l'industrie, et qu'aucun effort n'a été déployé pour réunir les différentes parties intéressées afin de mettre au point ce type de réglementation?

La présidente: Veuillez répondre en 30 secondes, s'il vous plaît. La réponse est-elle oui ou non?

M. Marc D'Iorio: À ma connaissance, non.

La présidente: Je vous remercie, monsieur Redekopp.

La parole est maintenant à M. Saini. Il a cinq minutes.

M. Raj Saini (Kitchener-Centre, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais d'abord poser une question à la représentante de Ressources naturelles Canada. Au cours de mes lectures, j'ai notamment appris que les consommateurs éprouvent une certaine anxiété à l'égard de l'autonomie de ces véhicules, c'est-à-dire la durée de vie des batteries, surtout en hiver. Auront-elles une charge suffisante?

Je sais que Ressources naturelles Canada entreprend un programme d'infrastructure de masse pour l'adoption à grande échelle des véhicules électriques. À votre avis, l'anxiété liée à l'autonomie de ces véhicules représente-t-elle l'un des obstacles à l'adoption à plus grande échelle de ce type de véhicule? Quelles sont vos propositions pour réduire cette anxiété?

Mme Paula Vieira: L'anxiété liée à l'autonomie est certainement un obstacle au déploiement. C'est la raison pour laquelle Ressources naturelles Canada investit plus de 300 millions de dollars

dans deux programmes d'infrastructure qui visent à garantir que les Canadiens peuvent recharger leur voiture électrique d'un bout à l'autre du pays. Dans le réseau qui s'étend à l'échelle du pays, nous envisageons d'installer des bornes de recharge tous les 65 kilomètres des deux côtés de l'autoroute. Cette distance de 65 kilomètres — qui est tout à fait conforme aux normes internationales en matière de recharge des véhicules électriques — a été choisie parce que même certains véhicules de technologie inférieure ont une autonomie d'au moins 65 kilomètres. Aujourd'hui, de nombreux véhicules parcourent bien plus de 200 ou 300 kilomètres par recharge de batterie, mais nous voulons veiller à ce qu'il y ait suffisamment de bornes de recharge le long des autoroutes.

En 2019, nous avons reçu 130 millions de dollars supplémentaires pour installer des bornes de recharge beaucoup plus près des endroits où les Canadiens travaillent, habitent et se divertissent. Il est très important de souligner que c'est à leur domicile que les gens rechargent leur véhicule électrique le plus souvent, suivi par leur lieu de travail. Ensuite, on peut penser aux autoroutes et aux endroits publics. C'est la raison pour laquelle nous visons tous ces endroits dans notre programme sur les bornes de recharge. Nous tenons compte des autoroutes, du domicile, des endroits publics et du lieu de travail.

• (1720)

M. Raj Saini: Je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse à la représentante de Transports Canada. Comme vous le savez, un rapport de Dunsky Energy Consulting a récemment été remis à votre ministère, et l'une des conclusions de ce rapport mentionne qu'il s'agit surtout d'une question d'approvisionnement. En effet, l'approvisionnement a été réduit de 24 %, et il se trouve essentiellement dans deux provinces. Mme Pauzé a d'ailleurs abordé ce sujet. Je pense que nous devons modifier certaines de nos orientations politiques.

La Colombie-Britannique, le Québec, la Californie, le Canada, les États-Unis et même la Chine sont en train d'adopter les normes VEZ, c'est-à-dire les normes visant les véhicules à émissions zéro, afin d'accroître l'approvisionnement. Cela consiste en partie à accorder certains crédits qu'on peut échanger ou conserver et vendre à d'autres entreprises. Comment allons-nous inciter les entreprises à accroître l'approvisionnement, alors que cela se fait déjà? Pourquoi ne tentons-nous pas d'étendre cela à l'échelle du Canada?

Mme Megan Nichols: Les stocks de certains modèles de véhicule à émissions zéro sont certainement réduits chez les concessionnaires canadiens, mais malgré cela, nous avons observé une assez bonne utilisation des mesures incitatives du programme de véhicules à émissions zéro à l'échelle du pays, et ce, même dans les provinces qui n'ont pas de réglementation ou de mandat de vente à cet égard. Nous avons observé des augmentations importantes. Par exemple, en 2019, en Saskatchewan, les ventes ont augmenté de 95 %. Au Manitoba, elles ont augmenté de 71 %. En Alberta, elles ont augmenté de 53 % par rapport aux données de 2018.

Cela dit, nous savons qu'il est nécessaire d'offrir une plus grande diversité de modèles au Canada, afin de répondre aux besoins des Canadiens qui vivent dans tous les types de collectivités et de situations, et c'est certainement quelque chose que nous avons dans notre ligne de mire. En ce qui concerne l'approvisionnement, nous reconnaissons que c'est un élément important pour atteindre nos objectifs de vente. Comme je l'ai dit, c'est la raison pour laquelle nous continuons d'élaborer des mesures supplémentaires qui pourraient nous aider à les atteindre.

Je vous remercie.

La présidente: Vous pouvez poser une très brève question.

M. Raj Saini: Les intervenants d'Environnement Canada ont-ils réfléchi à l'augmentation de la consommation d'électricité qui sera engendrée à mesure que de plus en plus de personnes adopteront cette technologie? Mme Vieira a raison d'affirmer que 80 % de la recharge des véhicules électriques se fait à la maison. Le 20 % qui reste se fait au travail ou ailleurs. Si un nombre toujours croissant de voisins rechargent de plus en plus souvent leur voiture, la consommation d'électricité augmentera dans ce quartier. Avons-nous pensé à la manière de gérer cette augmentation importante de la consommation d'électricité?

La présidente: Vous pouvez répondre très brièvement.

Mme Helen Ryan: Je vous remercie, madame la présidente.

La réponse est oui. C'est un enjeu que nous surveillons de près, et nous examinons les moyens de production d'électricité et le système de distribution, afin d'être en mesure de répondre à la demande croissante générée par les véhicules électriques.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

La parole est maintenant à Mme Pauzé. Elle a deux minutes et demie.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie, madame la présidente.

Ma question s'adresse à vous, madame Vieira. Dans le document, il est question d'une stratégie canadienne pour l'hydrogène. Le Pembina Institute parle d'hydrogène vert par opposition à de l'hydrogène gris et bleu. Cette question d'hydrogène vert a-t-elle été prise en considération?

[Traduction]

Mme Paula Vieira: Oui, certainement. La stratégie en matière d'hydrogène tiendra compte de tous les moyens de production d'hydrogène. Ce qui est important, ce n'est pas la couleur. En fait, une initiative internationale, au sein de laquelle le Canada joue un rôle de chef de file, tente de trouver une façon de ne plus utiliser les couleurs.

Ce qui est très important, c'est l'intensité en carbone de l'hydrogène. Avec le processus de capture, d'utilisation et de stockage du carbone, nous pouvons produire de l'hydrogène à partir du gaz naturel en Alberta et en Saskatchewan, et cet hydrogène a la même intensité en carbone que l'hydrogène produit à partir d'énergie propre, par exemple par l'entremise de l'électrolyse. Il est très important de nous concentrer sur l'hydrogène propre, ainsi que sur l'intensité en carbone.

• (1725)

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vais vous interrompre ici, madame Vieira, car je ne dispose que de deux minutes et demie.

Au Québec, l'hydroélectricité peut produire de l'hydrogène.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Irwin.

Bien sûr, les constructeurs d'automobiles veulent faire de l'argent et des profits. Il y a une demande, mais elle n'est pas suffisante. La seule façon de stimuler la production est de créer un marché incontournable, ce qui requiert un contexte réglementaire. Êtes-vous d'accord là-dessus?

[Traduction]

Mme Sharon Irwin: En ce qui concerne votre question sur la réglementation, j'aimerais demander à mes collègues du ministère de l'Environnement et d'autres ministères de répondre plus précisément à tout ce qui concerne ce point.

En ce qui concerne la production, je pense qu'il y a un bon équilibre dans nos discussions avec l'industrie, et c'est là-dessus que se concentre ISDE pour comprendre où en est l'industrie à cet égard. Il faut atteindre l'équilibre entre la santé de l'industrie — qui est un moteur économique important de notre pays — et le soutien à sa transformation pendant une certaine période, d'une part, et la nécessité de progresser plus rapidement vers l'électrification du secteur des transports au Canada, d'autre part. Pendant...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Vous parlez beaucoup de transition...

La présidente: Madame Pauzé, votre temps de parole est écoulé.

Mme Monique Pauzé: Je n'ai même pas 10 secondes?

[Traduction]

La présidente: Madame Collins, vous aurez le dernier mot aujourd'hui. Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Laurel Collins: Je vous remercie beaucoup.

J'aimerais répéter ma dernière question. Elle concernait les efforts liés au perfectionnement des compétences, à la formation et à l'aide à la transition pour les travailleurs du secteur automobile qui ont perdu leur emploi et qui souhaitent travailler dans l'industrie de la production de véhicules électriques.

Mme Sharon Irwin: Je crois que cette question s'adresse à moi. Est-ce le cas, madame Collins?

Mme Laurel Collins: Oui, elle s'adresse à vous.

Mme Sharon Irwin: D'accord. Je vous remercie.

En ce qui concerne le perfectionnement des compétences et la formation pour les travailleurs du secteur automobile et d'autres personnes qui souhaitent acquérir de nouvelles compétences et suivre une formation, il vaudrait mieux poser la question à mes collègues d'Emploi et Développement social Canada. ISDE se concentre sur le développement de l'industrie et le soutien à l'industrie en matière de technologie et de recherche et développement, mais il est certain que dans le cadre de l'élaboration de ces programmes et de la collaboration avec le secteur, nous tenons compte des avantages que cela procurera au Canada, tant sur le plan économique que sur le plan social.

Mme Laurel Collins: Madame Irwin, avez-vous une idée du nombre d'emplois qui seront créés dans le secteur de la fabrication de véhicules à faibles émissions de carbone par l'entremise du Fonds stratégique pour l'innovation?

Mme Sharon Irwin: Je n'ai pas le nombre exact. Je peux parler de quelques projets particuliers et de...

Mme Laurel Collins: Non, ce n'est pas nécessaire. Si ces données existent, vous pourriez peut-être les envoyer par écrit à notre comité.

Mme Sharon Irwin: Je vais certainement poser des questions à mes collègues au sujet de ce programme.

Mme Laurel Collins: Merci.

Dans certains secteurs, les émissions ont tendance à diminuer, mais, dans les transports, elles ont augmenté d'environ 8 % depuis 2015. Nous ne semblons pas en bonne voie d'atteindre nos objectifs climatiques ou nos objectifs d'émission avec les véhicules électriques. Les émissions des véhicules utilitaires légers diminuent après avoir culminé, mais celles des gros camions semblent augmenter.

En ce qui concerne les postes de ravitaillement en hydrogène, les documents communiqués sont plus diserts sur les régions métropolitaines que sur les corridors importants de transport de marchandises. Ils parlaient davantage du ravitaillement en gaz naturel. Est-ce seulement parce que c'est la technologie actuellement accessible? Je me demande pourquoi. Existe-t-il d'autres obstacles?

Mme Paula Vieira: Il est sûr que, parmi les nouveaux programmes apparus en 2019, nous envisageons également le ravitaillement en hydrogène le long des corridors de transport de marchandises, vu son potentiel immense pour le camionnage longue distance, tandis qu'une batterie prendrait la place de la charge utile. L'hydrogène est une occasion absolument prodigieuse pour le transport longue distance.

La présidente: Merci beaucoup.

J'ai une question pour tous les témoins. Pouvons-nous publier vos déclarations? Est-ce que vous seriez à l'aise si nous le faisons?

Monsieur Albas, vous invoquez le Règlement.

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Madame la présidente, comme beaucoup d'autres membres n'ont pas pu poser de questions, serait-il possible de prolonger la séance d'une demi-heure, pour nous accorder un autre tour?

La présidente: Avant de le demander aux membres, je dois le demander à notre greffier. Qui se sert de Zoom après nous?

Monsieur le greffier, avons-nous le champ libre pour une prolongation? Si c'est oui, je voudrais poser la question aux membres.

• (1730)

M. Lloyd Longfield: Je dois aller à une réunion. Je peux poser une question à chaque témoin, si c'est ce que vous voulez.

M. Dan Albas: Madame la présidente, nous ne prévoyons pas de déposer de motions ou d'autres machins. C'est franchement pour ne poser que des questions.

La présidente: Monsieur le greffier, allez-y.

Le greffier du comité (M. Alexandre Roger): Les services sur place se disent tous en mesure de rester encore une demi-heure de plus. Ça dépendra vraiment de ce que les membres du Comité jugeront bon de faire.

La présidente: Parfait.

Monsieur Longfield, vous avez pu poser une question. M. Jeneroux est le prochain. Ensuite, ce sera MM. Albas et Baker, puis Mmes Collins et Pauzé. Chacun disposera de deux minutes et demie.

Tout le monde est d'accord?

Madame Collins, vous avez levé la main.

Mme Laurel Collins: J'ai un rendez-vous médical, seulement pour un vaccin antigrippe, dans une quinzaine de minutes. M'auto-risez-vous à utiliser mon téléphone. Je pourrais intervenir ensuite.

La présidente: D'accord.

Les témoins sont-ils d'accord pour rester encore une demi-heure? Je ne vois personne refuser. La parole est donc à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour la représentante du ministère des Transports. Vous avez dit qu'environ 60 000 Canadiens ou entreprises canadiennes ont profité du programme Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission, le programme iVZE.

Pouvez-vous ventiler ce nombre? Combien étaient des particuliers; combien, des entreprises?

Mme Megan Nichols: Je crains de ne pas avoir ce renseignement précis à portée de main. Je devrai faire mes recherches avant de renseigner le Comité.

La présidente: Monsieur le greffier, veuillez prendre note de la demande de M. Jeneroux.

Monsieur Jeneroux, veuillez poursuivre.

M. Matt Jeneroux: Pourrait-on affirmer, sans risque d'erreur, que la majorité de ces achats serait le fait d'entreprises?

Mme Megan Nichols: Non. En fait, on limite à 10 par année le nombre de ces véhicules qu'une entreprise peut acheter dans le cadre de ce programme. Cette limite nous permettrait d'affirmer sans risque d'erreur que la majorité des achats ont été le fait de particuliers.

M. Matt Jeneroux: Vous dites essentiellement que plus de Canadiens que d'entreprises se présentent chez le concessionnaire et y achètent un véhicule zéro émission. Je comprends la limite de 10 véhicules par entreprise, mais ça n'empêche pas toutes les entreprises d'en acheter, n'est-ce pas?

Mme Megan Nichols: Nous vous communiquerons plus tard les nombres précis, pour que nous puissions confirmer ce renseignement.

M. Matt Jeneroux: Visiblement, le prix du véhicule est un important facteur qui en décourage l'achat. Cela étant dit, il faut aussi s'assurer que le véhicule pourra se rendre à destination, ce qui est bien pratique, en ce qui concerne surtout la clientèle rurale.

Vous y avez fait un peu allusion, mais j'espère que vous pourrez répondre à la question que voici. Si l'objectif est que tous les Canadiens conduisent un véhicule zéro émission, que fait-on pour que ceux des régions rurales puissent, sans tracas, faire la recharge de leurs véhicules?

Mme Paula Vieira: Je crois que la question s'adresserait plutôt à Ressources naturelles Canada. Ça relève du programme des infrastructures.

Nous collaborons avec toutes les provinces et tous les territoires pour appuyer des projets en milieu rural, pas seulement en milieu urbain. En fait, une grande partie de notre réseau national englobe des secteurs ruraux.

Nous collaborons avec les parties prenantes et les provinces pour amplifier l'accessibilité au programme, chaque fois que nous publions une demande de propositions. Il importe de noter que, dans les communautés rurales, où la recharge des véhicules sera offerte en peu d'endroits, c'est très difficile à justifier financièrement. Nous comptons sur le privé pour offrir à l'État d'aider à soulager ces achats d'une partie du risque. Le privé renâcle à déployer des infrastructures dans des endroits peu fréquentés pour la recharge.

Nous envisageons de bonifier le programme, en le rendant plus attrayant et en collaborant avec l'industrie pour favoriser autant que possible le déploiement d'infrastructures en milieu rural.

• (1735)

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Je cède le temps qui me resterait à M. Albas.

La présidente: Vous avez au moins une minute.

Monsieur Albas, à vous la parole.

M. Dan Albas: Je remercie les témoins. J'apprécie leur travail.

Sur les 60 000 acheteurs subventionnés pour l'achat de véhicules électriques, combien ont remplacé un véhicule à moteur à essence et combien ont ajouté une autre voiture à celle du ménage qui n'était pas à zéro émission mais qu'ils conservaient quand même? Faites-vous le suivi de ces comportements?

Mme Megan Nichols: Je crains bien que non, madame la présidente, pas pour le moment.

M. Dan Albas: Avez-vous cherché à déterminer comment vous pourriez faire le suivi de ce genre de renseignements importants? C'est assez important de le savoir, pour un programme d'incitation comme celui-là.

Mme Megan Nichols: Nous avons certainement envisagé de sonder les consommateurs qui ont profité du programme. C'est un programme encore assez récent, encore à ses débuts, mais il est certain que nous...

La présidente: Merci.

M. Albas vous le demandera au prochain tour.

Monsieur Baker, vous disposez de cinq minutes.

M. Yvan Baker (Etobicoke-Centre, Lib.): Je remercie tous les témoins pour leurs exposés.

Voyons d'abord les obstacles à l'adoption de véhicules zéro émission. Nous en avons évoqué un certain nombre. Je me suis renseigné. Ce pourrait être, notamment, la gamme des véhicules, leurs performances, leur fiabilité, le coût d'achat, le coût du carburant ou de l'électricité et le coût des entretiens, des réparations supplémentaires et des pièces et peut-être d'autres encore.

Je me demande si vous pouvez dire quels sont les plus importants [*Difficultés techniques*] l'atteinte des objectifs que le gouvernement a fixés pour leur adoption. Lesquels, parmi ceux que j'ai énumérés ou parmi d'autres, seraient, d'après vous, les plus importants?

J'ignore si la question est plus du ressort de Mme Ryan ou de Mme Nichols.

Mme Megan Nichols: Je peux commencer à répondre, madame la présidente, avec votre permission.

Les spécialistes s'accordent généralement à dire qu'il faut surmonter quatre grands obstacles. Le premier est la capacité de payer, comme vous l'avez dit. Le prix de ces véhicules est supérieur à celui des véhicules à moteur à combustion interne. Le deuxième, que nous avons évoqué à quelques reprises aujourd'hui, concerne l'offre insuffisante de ces véhicules aux Canadiens. Le troisième est l'importance de l'accès à des bornes de recharge et à des postes de ravitaillement pour favoriser l'augmentation du nombre de véhicules zéro émission sur les routes dans toutes les régions du pays. Le quatrième concerne la prise de conscience de ces véhicules par les consommateurs.

Voilà les quatre premiers obstacles qui font consensus.

M. Yvan Baker: Merci de la réponse. Elle est très édifiante.

De ce fait, est-il juste de dire que ce sont les facteurs sur lesquels vous focalisez vos analyses ou l'évaluation des options pour offrir les mesures incitatives nécessaires? Pas nécessairement des mesures incitatives... Est-ce que ce sont les facteurs pour lesquels vous essayez de trouver des mesures incitatives appropriées et de contourner certains des obstacles que vous avez nommés?

Mme Megan Nichols: On peut l'affirmer, sans risque de se tromper. Le budget de 2019 a affecté 700 millions de dollars à beaucoup de ces facteurs, comme le programme d'incitations aux achats pour rendre les prix abordables et un financement renouvelé des infrastructures. Ce sont certainement les facteurs les plus analysés et dont l'analyse est nécessaire.

M. Yvan Baker: D'accord. C'est plein de bon sens.

Avant de devenir un élu fédéral, l'année dernière, j'ai été député au parlement ontarien. L'une des politiques qui a changé, à ma connaissance, est celle de l'Ontario concernant les mesures d'incitation pour l'achat de véhicules zéro émission.

Madame Nichols, voici ma question.

Pourriez-vous rapidement décrire en quoi a consisté la modification de cette politique et quelles en ont été les conséquences?

• (1740)

Mme Megan Nichols: Je ne peux pas parler précisément du changement d'orientation de la politique ontarienne. Je peux affirmer que nous avons constaté une diminution du pourcentage de ventes de véhicules zéro émission en Ontario à la suite de ce changement. Comme je l'ai déjà dit, nous avons constaté une nouvelle augmentation des statistiques, l'année dernière, qui, précisément, coïncidait avec le programme fédéral d'incitation à l'achat de ces véhicules.

La présidente: Monsieur Baker, il vous reste une minute, mais je pense que le contact a été rompu.

Monsieur Baker.

M. Yvan Baker: Malheureusement, même si ça dû être bref, la réponse m'a échappé.

La présidente: Il vous reste une minute.

M. Yvan Baker: D'accord. Je lirai la réponse dans le compte rendu des témoignages.

Ma réaction serait de dire que le changement survenu en Ontario visait une réduction ou la suppression des incitations destinées aux consommateurs pour aider à l'achat de ces véhicules.

Il serait utile, madame Nichols, que vous nous aidiez à comprendre les conséquences des changements de cap de l'Ontario sur l'adoption des véhicules zéro émission.

Pouvez-vous rapidement dire, dans les 40 secondes, à peu près, qui restent, quel est le coût de la réduction des émissions grâce aux véhicules zéro émission par rapport aux autres moyens analogues?

La présidente: Très brièvement.

Mme Megan Nichols: Ce sera difficile cette fois-ci.

Nos estimations du coût par tonne de ce programme ne sont pas nécessairement précises, encore une fois en raison de son caractère assez récent. Nous savons que les 60 000 véhicules dont l'achat a été subventionné jusqu'ici permettront de réduire les émissions d'environ 207 000 tonnes par année. Compte tenu d'une durée de vie des véhicules d'environ 12 ans, la réduction prévue sera d'environ 2,5 millions de tonnes.

La présidente: Merci.

Nous entamons maintenant le troisième tour.

Monsieur Albas, vous disposez de cinq minutes.

M. Dan Albas: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je voudrais reprendre là où je me suis arrêté.

Est-ce que le ministère fait le suivi du revenu moyen des ménages qui profitent de la subvention?

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, si vous permettez, j'ai des renseignements sur certaines des tendances concernant certains des consommateurs qui ont profité des mesures incitatives. Ainsi, environ 61 % d'entre eux étaient âgés de 35 à 59 ans. Environ 86 % des demandes provenaient de Canadiens vivant dans des centres d'au moins 30 000 habitants.

Nous continuons, comme je l'ai dit, à recueillir plus de renseignements sur, par exemple, les consommateurs qui en profitent.

M. Dan Albas: Vous n'avez donc pas de renseignements sur le revenu moyen des ménages?

Vous n'en faites pas activement le suivi.

Mme Megan Nichols: Pour le moment, non.

M. Dan Albas: Êtes-vous préoccupée par la fixation, par le fabricant, du prix d'un modèle de base immédiatement sous le seuil d'admissibilité de l'acheteur à la subvention, le fabricant facturant plus tard à l'acheteur les éléments surajoutés, ce qui fait que, essentiellement, le contribuable subventionne l'achat d'un produit de luxe?

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, le programme est ainsi conçu que si le véhicule satisfait aux critères d'admissibilité que le ministère a fixés, des versions plus haut de gamme peuvent également être admissibles, jusqu'à un certain plafond.

Si votre comité le souhaite, je serai heureuse d'en parler.

M. Dan Albas: Non. J'aimerais bien que vous fassiez parvenir les renseignements auxquels vous vous intéressez activement.

En général, les consommateurs moins fortunés n'achètent pas de véhicules neufs. Essentiellement, ces programmes aident les acheteurs de voitures neuves. Quelque chose est-il prévu pour aider les acheteurs de véhicules usagés?

Mme Megan Nichols: Certainement. Le programme en vigueur privilégie les ventes de véhicules neufs, mais nous savons qu'environ 60 % des véhicules achetés par les Canadiens sont usagés.

Il y a eu un engagement et des lettres de mandat ministériel pour examiner un programme d'incitation à l'achat de véhicules zéro émission usagés. Nous cherchons actuellement à élargir le programme en vigueur à ces véhicules.

M. Dan Albas: D'accord.

Quel est l'impact du véhicule électrique moyen sur les émissions de gaz à effet de serre pendant sa durée de vie totale, y compris pendant sa fabrication; quel est son impact sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre par dollar de l'argent du contribuable consacré à cette subvention?

Mme Megan Nichols: Je suis désolée, madame la présidente. Peut-on, s'il vous plaît, répéter la question?

M. Dan Albas: Bien sûr. Quelles sont les émissions de gaz à effet de serre totales pour toute la durée de vie d'un véhicule électrique moyen, ce qui comprend le processus de fabrication, et quel est l'impact de ce véhicule sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre par dollar de l'argent du contribuable consacré à cette subvention?

● (1745)

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, je ne suis pas certaine de pouvoir fournir des chiffres précis aujourd'hui. Nous devrons probablement vous revenir là-dessus.

M. Dan Albas: Si vous le pouviez, ce serait apprécié.

Mme Megan Nichols: Absolument.

M. Dan Albas: Ce que nous savons, toutefois, c'est que votre ministère a déclaré que la subvention accordée pour la réduction des gaz à effet de serre est estimée à près de 900 \$ la tonne. Il s'agit des coûts par tonne les plus élevés de tous les programmes gouvernementaux de réduction des émissions.

Si la subvention est coûteuse et n'aide que les bien nantis à se procurer des voitures qu'ils auraient achetées de toute façon, et qu'elle ne se traduit pas par une réduction proportionnelle des émissions de gaz à effet de serre, quel motif peut-on invoquer pour justifier cette subvention?

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, nous avons établi le seuil d'admissibilité des véhicules d'après la fourchette de prix que les Canadiens payent en moyenne pour s'en procurer un, d'où la limite actuelle de 45 000 \$ pour les modèles de base de la majorité des véhicules et de 55 000 \$ pour les véhicules pour plus de six passagers.

M. Dan Albas: Vous ne tenez pas de statistiques sur le revenu des ménages. Vous ne tenez pas de statistiques sur les paramètres dont nous avons parlé. Essentiellement, nous subventionnons l'achat d'un véhicule de luxe, non? Vous avez déclaré plus tôt qu'il y a des solutions de rechange au modèle de base.

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, j'aimerais préciser que je ne crois pas avoir mentionné quoi que ce soit sur des solutions de rechange un peu plus tôt. Ce que j'ai dit, c'est que dans le cas des véhicules dont le modèle de base coûte 45 000 \$, d'autres versions plus coûteuses de ces véhicules, jusqu'à concurrence de 55 000 \$, sont aussi jugées admissibles. Dans le cas des véhicules pour plus de six passagers, le modèle de base ne peut pas dépasser 55 000 \$. La limite pour les versions plus coûteuses de ces véhicules est de 60 000 \$.

M. Dan Albas: Selon moi, la majorité des gens trouvent que, à 55 000 \$, c'est un véhicule de luxe.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Albas.

La parole est maintenant à M. Scarpaleggia.

Vous êtes mon dernier intervenant, car je dois demander aux témoins de confirmer s'ils souhaitent que leurs documents soient publiés.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie Mme Paupé d'avoir proposé cette étude. Nous sentons que le travail que nous faisons est d'actualité et qu'il est important pour lutter contre les changements climatiques.

J'aimerais poursuivre sur ce que M. Albas disait tout à l'heure. La subvention accordée pour une réduction de gaz à effet de serre découlant de l'achat de ces véhicules est de 900 \$ la tonne. Ai-je bien compris? Je ne sais pas qui peut me répondre. Il me semble avoir entendu le chiffre de 900 \$ la tonne d'émissions de gaz à effet de serre.

[Traduction]

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, je peux seulement affirmer qu'il ne s'agit pas d'un chiffre fourni par Transports Canada.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia: Est-ce le montant qu'a mentionné par M. Albas? Je vois que oui.

Avez-vous un montant différent de ces 900 \$? Je ne sais pas si je me fais bien comprendre. J'essaie de comprendre le coût par tonne d'émissions de gaz à effet de serre réduites.

[Traduction]

Mme Megan Nichols: Madame la présidente, je présume que la question s'adresse à moi.

J'aimerais simplement préciser que, comme je l'ai dit plus tôt, il y a différentes façons de définir et de calculer les coûts par tonne. Comme je l'ai déjà dit, le programme n'est en vigueur que depuis quelques mois, donc nous n'avons pas encore établi les coûts par tonne.

Je peux affirmer que, d'après nos estimations, les 60 000 véhicules dont l'achat a été subventionné jusqu'ici ont permis de réduire les émissions d'environ 207 000 tonnes par année et d'environ 2,5 millions de tonnes pour la durée de leur vie utile. Aussi, la réduction moyenne associée à la conduite d'un véhicule zéro émission est d'environ 3,5 tonnes pour la durée de sa vie utile.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia: Lorsqu'on aura atteint l'objectif de remplacer tous les véhicules à essence en 2040, avez-vous une idée approximative, en pourcentage, de la réduction des gaz à effet de serre par rapport au total des émissions au Canada? Je ne vous demande pas de me donner un chiffre précis.

• (1750)

M. Marc D'Iorio: Madame la présidente, permettez-moi de répondre.

Au Canada, les véhicules passagers sont responsables d'environ 83 mégatonnes d'émissions de gaz à effet de serre par année.

M. Francis Scarpaleggia: Ces 83 mégatonnes seraient donc éliminées?

M. Marc D'Iorio: Oui, lorsqu'il n'y aura plus de véhicules à essence.

M. Francis Scarpaleggia: Parfait, c'est bien expliqué.

Dois-je comprendre que toutes les bornes qu'on installe présentement partout au Canada sont des bornes à recharge électrique? Est-ce que certaines bornes utilisent d'autres sources d'énergie plus ou moins propres, comme l'hydrogène? Parle-t-on uniquement de bornes électriques ou est-ce qu'il y a d'autres types de bornes?

[Traduction]

La présidente: À qui adressez-vous votre question? À Mme Vieira?

M. Francis Scarpaleggia: Je crois, oui.

Mme Paula Vieira: Nous subventionnons l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, de bornes de recharge rapide, de bornes de recharge de niveau 2 et de postes de ravitaillement en hydrogène et en gaz naturel le long des principaux corridors de transport de marchandises.

M. Francis Scarpaleggia: Donc, nous parlons essentiellement de gaz naturel, d'hydrogène et d'électricité, mais quand il est question de véhicules de tourisme, la principale source serait des bornes de recharge électrique. Vous semblez dire que l'hydrogène et le gaz naturel sont plus utiles pour les véhicules de transport de marchandises. C'est exact?

Mme Paula Vieira: C'est exact. Dans le cas des véhicules légers, ce sont principalement des bornes de recharge électrique, bien que des postes de ravitaillement en hydrogène soient accessibles dans les centres métropolitains, par exemple, à Montréal, à Québec et à Vancouver, où les constructeurs automobiles ont initialement déployé des flottes de véhicules à l'hydrogène.

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie les témoins et je répète la question que je leur ai tous posée: pouvons-nous publier vos déclarations?

Mme Paula Vieira: Ressources naturelles Canada affirme que oui.

La présidente: Voilà pour Ressources naturelles.

Monsieur le greffier, prenez-vous cela en note?

Qu'en est-il du ministère de l'Environnement?

Mme Helen Ryan: C'est bon.

La présidente: Le ministère des Transports?

Mme Megan Nichols: Oui, nous n'avons aucune inquiétude.

La présidente: Le ministère de l'Industrie?

[Français]

Mme Sharon Irwin: Oui, madame la présidente.

Une voix: Je croyais qu'il était ouvert par défaut.

[Traduction]

La présidente: Je sais, mais, malheureusement, nous devons poser la question. Alors, voilà.

Mme Laurel Collins: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Madame la présidente, j'invoque aussi un rappel au Règlement.

[Traduction]

Mme Laurel Collins: J'ai seulement une question rapide. J'étais en déplacement pendant que tout cela s'est produit. Est-ce qu'il y a eu deux tours de questions? N'avons-nous pas adopté une motion où le Bloc et le NPD sont censés obtenir un tour avant que les conservateurs et les libéraux en obtiennent un second? N'est-ce pas exact?

La présidente: À vrai dire, je n'imprime que ce que le greffier me fournit, et ce document indique que, aux premier et deuxième tours de questions, vous avez eu deux minutes et demie et que, au troisième tour, vous étiez censée obtenir deux minutes et demie, mais nous avons prolongé la réunion et j'ai dû fournir des éclaircissements. Vous ne pourrez pas poser de question, car les interprètes affirment qu'ils ne pourront pas traduire si vous n'êtes pas...

M. Dan Albas: Pouvons-nous essayer pendant cinq minutes? Peut-être la laisser...

[Français]

Mme Monique Pauzé: Oui, mais je n'utilise pas un téléphone.

[Traduction]

La présidente: Je n'y vois pas d'inconvénient, tant que... Mais les interprètes disent qu'ils ne peuvent pas traduire à partir d'un téléphone.

Je vais accorder deux minutes et demie à Mme Pauzé et, madame Collins, si personne ne se plaint de l'absence d'interprétation, je vous accorderai deux minutes et demie également.

Madame Pauzé, je vous en prie.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Je vous remercie, madame la présidente. J'avais activé mon micro pour la même raison.

Mes questions s'adressent à vous, madame Irwin. J'aimerais savoir si le Fonds stratégique pour l'innovation comporte des conditions liées à l'attribution de subventions à l'industrie automobile.

• (1755)

[Traduction]

La présidente: Madame Collins, veuillez désactiver votre micro. Nous pouvons vous entendre.

[Français]

Madame Pauzé, vous pouvez continuer.

Mme Monique Pauzé: J'ai posé ma question, mais je vais recommencer. J'espère que ce ne sera pas compté dans mon temps de parole.

En ce qui concerne le Fonds stratégique pour l'innovation, est-ce qu'il y a des conditions liées aux subventions attribuées à l'industrie automobile?

[Traduction]

Mme Sharon Irwin: En ce qui a trait au Fonds stratégique pour l'innovation, un éventail de critères s'appliquent, que la demande au programme émane d'un constructeur automobile ou d'autres intéressés. Ils portent sur les avantages économiques, les risques, les avantages sociaux, etc. Si vous le souhaitez, je peux tout à fait vous fournir une liste plus détaillée des critères que les entreprises doivent respecter dans leur demande [*Inaudible*] dans le cadre de ce programme.

[Français]

Mme Monique Pauzé: Excusez-moi. Je vais vous interrompre pour vous poser la question de façon plus précise.

Y a-t-il un volet concernant l'écoresponsabilité? Plus précisément, est-ce que les sommes dirigées vers l'industrie exigent des entreprises qu'elles rendent des comptes sur le plan écologique? Autrement dit, est-ce qu'on évalue leur efficacité en matière d'innovation?

[Traduction]

Mme Sharon Irwin: Madame, en ce moment, je n'ai pas l'information sous la main, mais je serais tout à fait prête à répondre au Comité et à votre question là-dessus.

[Français]

Mme Monique Pauzé: J'aimerais poser une autre question au sujet du Fonds stratégique pour l'innovation.

Y a-t-il des ressources dédiées à la formation de travailleurs de l'industrie afin qu'ils acquièrent des connaissances techniques différentes, par exemple, pour produire des véhicules zéro émission?

[Traduction]

Mme Sharon Irwin: Le Fonds stratégique pour l'innovation ne comporte aucun volet directement lié aux compétences, au maintien en poste ou à ce genre de choses. Les volets du Fonds ont trait à la recherche et développement ou R-D, à la promotion de l'expansion et de la croissance des entreprises canadiennes, à l'attraction d'investissements et de réinvestissements majeurs, à des projets qui font progresser la recherche industrielle, au développement et à la démonstration de technologie, de même qu'aux écosystèmes nationaux à grande échelle.

Bref, le programme est axé sur le secteur industriel, ce qui englobe de nombreuses industries, dont le secteur automobile, qui en est un participant très actif.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Collins, c'est à vous. Si l'interprète ne peut pas vous entendre, vous pouvez me transmettre vos questions et je les poserai en votre nom. Nous devons faire preuve de créativité.

Mme Laurel Collins: Je voudrais revenir sur ma question à propos de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Est-ce que le ministère de l'Environnement pourrait me transmettre par écrit des renseignements sur les règlements d'application de la Loi qui portent précisément sur les cibles de réduction des émissions applicables aux véhicules électriques, ainsi que tout plan de conception d'un règlement d'application de la Loi qui exige que les constructeurs automobiles atteignent les cibles de vente canadiennes, voire tout rapport ou tout travail effectué en ce sens?

Mme Helen Ryan: Madame la présidente, dans les documents soumis avec ma déclaration préliminaire, j'ai fourni les liens vers nos règlements, de même que les liens vers notre rapport annuel. À moins que je ne me trompe, j'ai aussi fourni les liens vers les activités entourant l'examen à mi-parcours. Je vais vérifier s'il y a d'autres documents que nous pourrions vous fournir.

Mme Laurel Collins: Merveilleux.

Dans ces documents, je crois que les six règlements d'application de la Loi ont été mentionnés, mais je me demande plus précisément s'il y a des plans pour l'élaboration d'une réglementation exigeant que les constructeurs automobiles atteignent les cibles ou si du travail a été entrepris en ce sens.

La prochaine question est dans la même veine que celles de Mme Puzé et de M. Saini, c'est-à-dire que malgré la demande croissante pour des véhicules électriques, on continue d'en trouver de moins en moins chez les concessionnaires, ou à tout le moins c'était le cas ces dernières années. De tous les concessionnaires au Canada, 70 % n'ont aucun véhicule électrique en stock et la vaste majorité d'entre eux parlent de trois à six mois d'attente avant qu'un acheteur puisse prendre possession d'un tel véhicule.

À la lumière de ces problèmes d'accessibilité, pouvez-vous nous dire les mécanismes précis que le gouvernement emploie pour veiller à ce que des véhicules électriques soient disponibles sans avoir à attendre aussi longtemps?

• (1800)

La présidente: La réponse doit être rapide. Qui répondra?

Madame Collins, visiez-vous quelqu'un en particulier?

La personne dont le système Zoom est figé?

Mme Laurel Collins: Je crois que la question s'adresserait soit à Transports Canada soit à Ressources naturelles, peu importe qui ils estiment être le mieux placé pour répondre.

La présidente: Est-ce que Transports Canada peut donner une réponse en 30 secondes s'il vous plaît?

Mme Megan Nichols: Tout à fait, madame la présidente.

Pour compléter les réponses fournies précédemment, malgré les faibles stocks de modèles partout au pays, nous constatons un intérêt assez fort. Toutefois, nous sommes conscients que l'approvisionnement limité continue de freiner une plus grande adoption de ces véhicules. Nous continuons donc, de concert avec d'autres ministères, à évaluer des mesures supplémentaires qui pourraient s'avérer nécessaires pour veiller à ce que le Canada respecte ses cibles de vente.

La présidente: Merci à tous les membres du Comité. Merci aux témoins.

Oui.

M. Dan Albas: Madame la présidente, je sais que M. Scarpaleggia a tenté d'obtenir les mêmes réponses que moi. Un journaliste a signé un article où ses calculs étaient de 270 000 tonnes par an pour des remises totalisant 186 milliards de dollars. Voilà d'où viennent les 900 \$ la tonne. Transports Canada n'a pas encore dit s'il a ses propres estimations. Est-ce que Transports Canada pourrait les fournir au Comité? Je crois que M. Scarpaleggia mérite une réponse.

La présidente: Je crois que le greffier a pris note de toutes les demandes des membres et qu'il les transmettra aux ministères concernés.

M. Dan Albas: Cette demande sera-t-elle incluse?

La présidente: Oui. N'oubliez pas que les greffiers ont une excellente capacité d'écoute et prennent des notes rapidement.

M. Dan Albas: J'espère que Mme Nichols était attentive elle aussi.

Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Oh, n'ayez crainte. Mme Nichols recevra cette demande du greffier.

Merci beaucoup. Merci d'être restés une demi-heure de plus. Le lundi n'est jamais un bon jour. On semble constamment avoir à voter ce jour-là. Merci aux témoins d'être venus tôt. Nous espérons que chaque témoin se présentera avec le bon casque d'écoute à compter de maintenant.

Prenez soin de vous et bonne soirée.

Remarques écrits

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Vehicules zéro émissions au Canada

Présentation ISDE

OTTAWA, ONTARIO

Le 26 octobre 2020

Mots: 760

Vérifier contre témoignage

Bon après-midi Mme Présidente et membres honorables. Merci pour l'occasion de témoigner au comité aujourd'hui pour parler au sujet des véhicules zéro émissions.

Je m'appelle Sharon Irwin et je suis la directrice générale intérimaire de la direction de l'automobile, du transport et des technologies numériques à Innovation, science et développement économique Canada. La direction travaille sur la recherche, politique et engagement lié aux

technologies de l'automobile, de transportation et de la numérique.

Évidemment, cela veut dire que les véhicules zéro émissions. Pour ISDE, cela signifie s'assurer d'un environnement compétitif, qui encourage des investissements par les manufacturiers d'automobiles puisque l'industrie transition vers des technologies propres, pour garantir qu'il reste vibrant et est bien placé pour le succès présentement et dans l'avenir.

Avec plus de 550, 000 emplois directs et indirects, le secteur d'automobiles est un des plus grands secteurs de l'économie canadienne et contribue \$16 milliards à notre produit intérieur brut.

En tant que tel, la fabrication d'automobile est la base de l'économie canadienne et elle englobe une connaissance des technologies avancées, une main-d'œuvre très compétente, une abondance des ressources naturelles et une grappe de compagnies d'informatiques de calibre mondiale. Combiné, ces attributs bien placent le Canada de mener la conception

et fabrication des véhicules du futur, tout en travaillant vers la neutralité de carbone.

À travers le Plan pour l'innovation et les compétences du Canada lancé, ISDE a réalisé un contexte politique destinée à consolider la compétitivité de l'industrie de l'automobile canadienne.

Dans le cadre du Plan, lancé en 2017, le Fonds stratégique pour l'innovation, aussi appelé FSI, a été établi. L'objectif du Fond est d'encourager l'innovation en approvisionnant des financements pour des grands projets (plus que \$10 million en

contributions requis). Nous continuons nos efforts d'assurer que ce programme-phare est un outil efficace pour attirer de nouveaux investissements au Canada.

Depuis le lancement du FSI, ISDE a annoncé plus que \$555 millions à l'appui du secteur de l'automobile, amortissant plus de \$4,6 milliards en investissement globale.

Ceci inclut l'annonce récent de Ford, comme il se tourne vers la production des véhicules électriques à batterie, une première pour le Canada. Nous attendons que cela formera et influencera la

fabrication et l'adoption des VEs au Canada dans les années à venir.

En complément du soutien récent à des projets d'électrification du transport et l'industrie de l'automobile, FSI soutient des projets transformateurs et collaboratifs à grande échelle qui positionnent le Canada à prospérer dans l'économie de savoir globale.

Au cours des années, FSI a fait des investissements importants dans le secteur de l'automobile, à partir de modernisant les entreprises manufacturières d'automobiles,

améliorant les chaînes de montage pour les rendre plus adaptables et réoutillant les chaînes de production.

FSI joue un rôle important dans le continuum du financement de l'innovation, approvisionnant du soutien pour les projets en simplifiant le processus des demandes et en fournissant une aide plus adaptée et davantage axée sur les résultats.

Au-delà des investissements à travers FSI, ISDE soutient la recherche et le développement qui donneront lieu à la prochaine génération du transport.

Nous voyons le secteur de l'automobile s'adapter pour répondre à la demande pour le véhicule du futur- connecté, automatisé, partagé et électrique. Les avancements dans la technologie véhiculaire, comme les véhicules zéro émissions, ont le potentiel d'augmenter la productivité, efficacité et la performance environnementale du système du transport du Canada, ainsi qu'à propulser l'innovation et la croissance économique.

Comme le pays transition vers un futur à neutralité de carbone, un autre domaine

d'intérêt dans le secteur de transport est la fabrication des batteries. Le Canada a les ressources- de nickel à cuivre- pour alimenter la chaîne logistique de ces technologies propres.

Le Canada est le seul pays dans l'hémisphère occidental avec une abondance de cobalt, graphite, lithium et nickel, les minéraux nécessaires pour la fabrication de batteries électriques de la nouvelle génération

Cela, combiné avec l'expertise canadienne est l'avantage concurrentiel du Canada.

Il y a du potentiel pour le Canada de saisir cette occasion en travaillant avec l'industrie pour attirer les installations de fabrications de véhicules zéro-émissions avec des investissements à grande échelle.

Nous pouvons aussi utiliser notre expertise de recherche canadien pour tailler une place pour résoudre les barrières à l'adoption des VZE, comme les défis d'opérer les véhicules électriques durant l'hiver.

En soutenant les investissements à travers FSI, ainsi que notre travail collaboratif avec

nos collègues interdépartementales, le travail d'ISDE aide à placer le secteur de l'automobile du Canada comme un leader de l'électrification à travers la chaîne logistique, tout en soutenant les besoins compétitifs de l'industrie et cherchant davantage d'investissements.

OUVERTURE

***** Je suis heureuse de l'occasion qui m'est offerte de vous présenter les mesures prises par Ressources naturelles Canada en vue de soutenir la décarbonisation des transports.

Je tiens à remercier [mon/ma/mes] collègue(s) d'Environnement et changement climatique Canada pour [son/leur] excellente présentation.

La circulation efficace des personnes et des biens est un élément essentiel d'une économie forte et résiliente. Compte tenu des répercussions des transports sur l'environnement, il sera essentiel de les décarboniser pour atteindre la cible de zéro émission nette d'ici 2050.

Depuis plus de vingt ans, Ressources naturelles Canada veille à ce que les consommateurs et les entreprises disposent des renseignements et de la capacité nécessaires pour choisir les options les plus

écoénergétiques et à faibles émissions de carbone pour répondre à leurs besoins en matière de transport.

Au cours de cette période, nos programmes ont couvert toute la chaîne de valeur des transports, en s'attaquant aux principaux obstacles à chaque étape, de la stimulation de la production de carburant à faible teneur en carbone à l'utilisation finale, en passant par tous les éléments habilitants essentiels entre les deux, comme l'élaboration de codes et de normes, le déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement, la sensibilisation et l'éducation, ainsi que la recherche, le développement et la démonstration indispensables en matière de carburants de remplacement, de véhicules et d'infrastructures de prochaine génération.

Nos activités actuelles permettent de respecter les engagements pris dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, le rapport du Conseil Génération Énergie et les objectifs du Canada en matière de ventes de véhicules à émissions zéro.

Notre gamme existante de programme actuels se fonde sur notre longue expérience pour nous assurer que nous continuons à répondre aux besoins des consommateurs et des parcs de véhicules commerciaux, et de l'industrie en général, dans le secteur des transports en évolution rapide.

Et nous obtenons des résultats! Les programmes particuliers comprennent :

- **L'étiquette ÉnerGuide pour les véhicules**, qui a récemment été modernisée, et notre *Guide de consommation de carburant* annuelle en ligne, qui comprend désormais maintenant les véhicules à technologie de pointe et à émission zéro. Nous développons également des applications personnalisables qui mettent à disposition des renseignements personnalisés fondés sur le comportement de conduite quotidien d'un individu.
- Nous savons également qu'il est essentiel de soutenir les consommateurs tout au long de leur parcours lorsqu'ils envisagent d'acheter un nouveau

véhicule à technologie de pointe – un VE, par exemple.

Ils doivent passer de la prise de conscience générale à la connaissance réelle, à l'acceptation, à l'adoption et, on l'espère, à la reproduction, si l'expérience est positive. Cela exige des interventions différentes à chaque étape; nous avons des programmes conçus précisément à cette fin.

- Le succès de nos programmes de sensibilisation dépend entièrement de la solidité de nos partenariats stratégiques avec l'industrie, les provinces, les territoires, les municipalités, le milieu universitaire et les organisations non gouvernementales.
- La décision d'un consommateur ou d'un gestionnaire de parc de véhicules d'acheter un véhicule à technologie de pointe est fortement influencée par la disponibilité d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement à l'endroit et au moment où il en a besoin. Nous avons tous entendu parler de «

l'angoisse de la panne » comme un obstacle majeur à l'adoption.

- C'est pourquoi nous consacrons plus de 300 millions de dollars au **programme d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement**, dans le cadre duquel nous soutenons :
 - Nous appuyons la mise en place d'un réseau pancanadien de bornes de recharge rapide pour véhicules électriques ainsi que de bornes de recharge là où les Canadiens vivent, travaillent et se divertissent;
 - le ravitaillement en gaz naturel le long des principaux corridors de transport de marchandises; et les stations de ravitaillement en hydrogène dans les zones métropolitaines où les véhicules sont initialement déployés.
 - Nous investissons dans des solutions de recharge et de ravitaillement innovantes au moyen de

démonstrations technologiques concrètes qui aident les intervenants canadiens à mettre en œuvre de nouvelles technologies dans des segments de marché tels que les immeubles résidentiels à logements multiples, l'infrastructure de recharge des bus électriques et les véhicules autonomes.

- Les laboratoires fédéraux du Canada appuient également cet effort. Par exemple, le Conseil national de recherches développe de nouvelles conceptions de moteurs électriques qui utilisent des de moins en moins les éléments de terres rares lourds pour réduire le coût des moteurs tout en maintenant leurs performances et leur efficacité.
- D'autres programmes d'innovation de RNCAN, comme notre **Programme de croissance propre**, investissent dans deux projets d'électrification de véhicules miniers souterrains. Cela démontrera la viabilité technique et économique non seulement des véhicules électriques dans cet environnement difficile, mais aussi l'impact positif sur la qualité de l'air dans les mines.

- Entre-temps, un projet dans le cadre de nos nouvelles **Solutions énergétiques novatrices Canada** appuiera le développement d'une technologie de recharge ultra-rapide qui pourrait aider à accélérer l'adoption massive des véhicules électriques.
- Nous travaillons également avec l'industrie, les provinces, les territoires et les États-Unis – par l'entremise du **Conseil de coopération en matière de réglementation** – pour élaborer et harmoniser les codes et normes applicables aux véhicules à faibles émissions de carbone et aux infrastructures de recharge et de ravitaillement.

Ces activités garantissent que les nouvelles technologies peuvent entrer sur le marché en toute sécurité, et qu'elles sont entièrement compatibles et interopérables dans l'ensemble du territoire de part et d'autre de la frontière. Par exemple, lorsque les consommateurs partent en vacances dans le Sud ensoleillé, ils doivent savoir qu'au moment de

s'arrêter pour recharger leur véhicule, la borne de recharge sera compatible avec leur véhicule.

- Pour lutter davantage contre l'angoisse de la panne des consommateurs et aider les exploitants de véhicules de transport de marchandises à faciliter le chargement, le ravitaillement et la planification des voyages au quotidien, nous avons également établi un partenariat avec le département de l'Énergie des États-Unis, afin d'élaborer et de tenir à jour **une carte interactive en ligne** de toutes les stations de recharge pour VE et de ravitaillement en carburants de remplacement accessibles au public au Canada et aux États-Unis.
- Alors que bon nombre de nos activités sont axées sur le transport léger, nous sommes conscients qu'à mesure que l'économie croît et que la demande de livraison juste-à-temps continue d'augmenter, les émissions provenant du transport de marchandises augmenteront également. C'est pour cette raison que nous mettons en œuvre des programmes visant

à écologiser le secteur du transport de marchandises. Cela comprend :

- La mise en œuvre de la version canadienne du programme **SmartWay** de l'EPA des États-Unis, qui permet aux expéditeurs et aux entreprises de transport de marchandises d'effectuer une analyse comparative de leur consommation de carburant et de déterminer les domaines nécessitant une amélioration continue.
- Dans le cadre de notre **Programme d'évaluation écoénergétique** des flottes de transport des marchandises, nous aidons également les entreprises de transport de marchandises à évaluer leur parc de véhicules et leurs activités dans leur ensemble; à déterminer les domaines dans lesquels la modernisation à l'aide de technologies écoénergétiques et le remplacement de carburant peuvent réduire la consommation de carburant et les émissions; ainsi qu'à mettre en œuvre ces changements.

- Toutefois, nous savons que la façon de conduire un véhicule joue également un rôle dans la consommation de carburant et les émissions qui en découlent, c'est pourquoi nous avons collaboré avec l'industrie et les gouvernements pour développer **un programme-cadre pour la formation de conducteurs écoénergétiques** qui est utilisé dans les écoles de conduite partout au Canada et qui est reproduit et mis en œuvre par plusieurs pays d'Amérique du Sud.
- Ensemble, ces mesures aident les sociétés de transport de marchandises à réduire leurs coûts en carburant et leurs émissions, ainsi qu'à demeurer concurrentielles dans une industrie où les marges bénéficiaires sont très serrées.
- Nous prenons également des mesures concernant notre parc de véhicules gouvernemental. Dans le cadre de notre **initiative d'Écologisation des parcs automobiles gouvernementaux**, nous aidons à analyser l'utilisation du parc de véhicules à l'aide de la télématique et à déterminer les options les plus

écoénergétique sans compromettre les besoins opérationnels du parc de véhicules, y compris la détermination des possibilités de réduction du parc, d'électrification et de remplacement de carburant, ainsi que les infrastructures de soutien nécessaires.

Cependant, nos programmes ne se concentrent pas uniquement sur l'électrification. Nous savons que, dans un avenir à consommation énergétique nette zéro, l'économie canadienne sera alimentée par deux formes d'énergie essentielles, l'énergie propre et les carburants à faible teneur en carbone. Par conséquent, nous promouvons et encourageons également la transition à des carburants à faible teneur en carbone comme le gaz naturel renouvelable, le diesel renouvelable et l'hydrogène. Il est essentiel de diversifier les carburants à faible teneur en carbone que nous utilisons, car nous savons qu'il n'existe aucun carburant ni aucune technologie qui convient à toutes les utilisations.

L'hydrogène représente une occasion importante et croissante de remplacement du carburant. Au cours des trois dernières années, nous avons collaboré avec tous

les ordres de gouvernement, le secteur privé, les universités et les organismes autochtones, afin d'élaborer une **Stratégie canadienne pour l'hydrogène**.

Cette stratégie, dont le lancement est prévu cet automne, établira un cadre ambitieux et des mesures fondamentales qui feront de l'hydrogène une voie essentielle pour atteindre notre cible de zéro émission nette d'ici 2050, en réduisant les émissions dans certains des secteurs de notre économie les plus difficiles à décarboniser, notamment le transport lourd, l'extraction des ressources, l'exploitation minière et les procédés industriels. Elle positionne également le Canada comme un fournisseur de premier choix pour les autres pays, relativement à l'hydrogène à faibles émissions de carbone et aux technologies et services nécessaires à son utilisation.

Nos efforts visant à décarboniser le secteur des transports ne s'arrêtent pas seulement à nos frontières. Dans le cadre de divers forums bilatéraux et multilatéraux, comme la **réunion ministérielle sur l'énergie propre**, nous collaborons avec des

gouvernements du monde entier pour favoriser une électrification accrue et une plus grande adoption des carburants de remplacement dans les transports, y compris les voitures, les autobus et le transport de marchandises, ainsi que dans les autres secteurs de l'économie mondiale.

- En mai 2019, lors de la réunion ministérielle sur l'énergie propre (CEM) tenue à Vancouver, nous avons lancé une **nouvelle initiative**, qui constitue la pierre angulaire des efforts mondiaux en matière de déploiement de l'hydrogène.
- Le mois dernier, lors de la CEM 2020, le Canada a dirigé l'élaboration et le lancement de la **Global Commercial Vehicle Drive to Zero Campaign** [campagne mondiale de conduite automobile à zéro émission], axée sur l'électrification des véhicules moyens et lourds,
- ainsi que d'une nouvelle initiative « **Biofutures** », qui facilite une production et une utilisation accrues de

biocarburants avancés dans l'ensemble de l'économie.

Nous considérons que la collaboration internationale est essentielle dans la voie mondiale vers l'atteinte de la cible de consommation énergétique nette zéro, et nous aidons le Canada à diriger l'offensive en présentant nos technologies et notre esprit d'innovation sur la scène internationale, ce qui a le double effet de favoriser la croissance des marchés d'exportation pour les produits et services canadiens, et d'attirer des investissements étrangers directs au Canada.

La décarbonisation des transports fera l'objet d'une approche pangouvernementale. Comme vous l'entendrez aujourd'hui, telles sont les actions menées par le gouvernement du Canada, en collaboration avec tous les ordres de gouvernement, y compris les partenaires internationaux et le secteur privé, pour prendre des mesures dans l'ensemble de la chaîne de valeur.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de faire cette présentation aujourd'hui et j'ai hâte de voir comment les travaux de ce comité pourront contribuer à éclairer davantage l'élaboration de nos politiques et programmes.

Mots d'ouverture pour la participation à ENVI

- Bonjour madame la présidente. Je veux vous remercier, ainsi que les membres du Comité, de m'avoir donné l'occasion d'exprimer le point de vue de Transports Canada sur ce sujet important et d'actualité.
- Comme les membres le savent peut-être, la promotion d'un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada est un principe fondamental de la mission de Transports Canada.
- En remplaçant l'achat et l'utilisation de véhicules à combustion interne, les véhicules zéro émission offrent la possibilité de réduire grandement les émissions des véhicules légers, surtout à long terme alors que l'adoption de ces véhicules plus propres augmente. C'est pourquoi l'augmentation de l'utilisation de véhicules zéro émissions est un élément clé du cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques.
- En janvier 2019, le ministre Garneau a annoncé que le gouvernement avait fixé des objectifs de ventes pour les véhicules zéro émission afin d'atteindre 10 % des nouveaux véhicules légers d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040.
- Ces objectifs sont axés sur les véhicules légers, pour lesquels les technologies à zéro émission sont à la fois éprouvées et disponibles sur le marché. Les travaux se poursuivent pour faire progresser l'adoption des véhicules moyens et lourds à émissions nulles, pour lesquels les technologies sont encore naissantes.
- Les experts s'accordent à dire que plusieurs obstacles majeurs doivent être surmontés pour atteindre ces objectifs de vente. Le premier est lié à l'accessibilité financière, car les véhicules à émissions zéro ont actuellement des prix d'achat plus élevés que les véhicules à moteur à combustion interne. Le deuxième obstacle est lié à la nécessité de garantir un approvisionnement suffisant pour mettre les véhicules à émissions zéro à la disposition des Canadiens. Le troisième obstacle concerne le besoin de nouvelles infrastructures de recharge et de ravitaillement à l'hydrogène pour soutenir davantage de véhicules zéro émission sur la route. Enfin, il est nécessaire d'améliorer la sensibilisation des consommateurs aux véhicules à émissions zéro.
- Étant donné l'importance de nos secteurs de l'automobile et des ressources naturelles, nous voulons également nous assurer que le Canada est bien placé pour profiter économiquement de la transition mondiale vers des véhicules à émissions zéro qui est actuellement en cours.
- Dans le budget de 2019, le gouvernement a annoncé un montant de 700 millions de dollars pour aider à atteindre les objectifs de vente de VZE au Canada. Bien que mes collègues puissent vous informer sur leurs initiatives pertinentes qui découlent du budget de 2019, j'aimerais me concentrer sur le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) de Transports Canada.

- Le programme iZEV est destiné à remédier à la barrière du prix d'achat dont j'ai parlé plus tôt, en offrant des incitations à l'achat qui encouragent les Canadiens à acheter et à louer des véhicules zéro émission plus abordables. Cet écart de prix d'achat, qui est largement attribué à des batteries ou des groupes motopropulseurs à hydrogène plus puissants, maintient ces véhicules hors de portée de la plupart des Canadiens. Les experts prévoient que l'écart de prix d'achat devrait se résorber vers 2025, à mesure que les coûts technologiques baissent avec l'augmentation de la fabrication.
- Jusqu'à ce que la parité du prix soit atteinte, le gouvernement peut jouer un rôle pour éliminer cet obstacle. Comme vu dans d'autres administrations, des mesures qui aident à combler cet écart de prix d'achat sont essentielles pour accélérer l'adoption des véhicules zéro émission.
- Nous avons observé une plus grande utilisation du programme d'iVZE depuis son lancement en mai 2019. Plus de 60 000 Canadiens ou entreprises canadiennes ont profité du programme jusqu'à maintenant, pour un total de 255 M\$ en réclamation d'incitatifs en date de la fin septembre 2020.
- Combiné avec d'autres mesures de soutien, surtout les incitatifs d'achat au Québec et en Colombie-Britannique, le programme d'iVZE aide à améliorer les ventes de véhicules zéro émission. En 2019, par exemple, les immatriculations de véhicules zéro émission ont augmenté de 27 % par rapport à 2018.
- L'analyse des données d'IHS Markit par Transports Canada montre que la part de marché des véhicules zéro émission au Canada est passée de 2% en 2018 à 3% en 2019.
- Un autre obstacle pour une meilleure adoption des véhicules zéro émission a trait à la disponibilité limitée de certains modèles de véhicules zéro émission. En raison d'un grand nombre de facteurs, y compris leurs coûts de fabrication plus élevés et les contraintes de production des batteries, l'approvisionnement en véhicules zéro émission est faible dans certaines parties du pays.
- Nous savons que d'autres mesures sont nécessaires pour atteindre nos objectifs de ventes, et cela a été confirmé par les prévisions externes et internes qui tiennent compte des politiques en place. C'est pourquoi Transports Canada travaille étroitement avec ses collègues dans d'autres ministères fédéraux pour analyser des mesures supplémentaires potentielles afin de s'assurer qu'il y a un approvisionnement adéquat pour répondre à la demande croissante.
- Nous sommes donc heureux que les travaux soient présentés au comité qui considérera les mérites et les répercussions des mesures supplémentaires, puisque cela aidera à éclairer la propre analyse du gouvernement.

Commentaires d'ouverture – Comité ENVI

- Bonjour madame la Présidente. Je tiens à vous remercier, ainsi qu'aux membres de la commission, de me donner l'occasion de vous présenter le point de vue d'Environnement et Changement climatique Canada sur ce sujet important et d'actualité.
- Avec mes collègues de Transports Canada, de Ressources naturelles Canada et d'Innovation, Science et Développement économique Canada, nous vous donnerons un aperçu des secteurs des véhicules légers et lourds au Canada et de l'approche à adopter pour atteindre nos objectifs en matière de véhicules zéro émission.
- Je parlerai également des émissions du secteur des transports et donnerai un aperçu de la réglementation actuelle pour les véhicules légers et lourds.
- Mes collègues aborderont les responsabilités de leurs ministères, notamment la sécurité des véhicules, les rabais à l'achat de véhicules zéro émission, les mesures d'habilitation du marché pour les véhicules zéro émission, ainsi que le profil économique du marché et les considérations pour les constructeurs automobiles.
- Le secteur du transport routier est composé de véhicules légers (ou de véhicules à passagers) et de véhicules lourds tels que les véhicules de livraison, les camions à ordures, les autobus, les camions de transport longue distance.
- Il y a plus de 24 millions de véhicules à passagers sur les routes aujourd'hui, composés de voitures, de VUS et de camionnettes. Ces véhicules à passagers sont sur les routes pendant, en moyenne, près de 13 ans. Les constructeurs proposent actuellement plus de 400 configurations différentes de véhicules neufs et chaque année, les Canadiens achètent environ 2 millions de véhicules à passagers neufs.

- Le secteur des véhicules lourds est composé d'une gamme de véhicules lourds qui assurent un large éventail de services. Les véhicules de ce secteur sont composés de véhicules de livraison, des camions à ordures, des autobus, aux camions de transport longue distance.
- Il y a environ 2,5 millions de véhicules lourds sur la route. Certaines catégories de véhicules lourds restent sur la route pendant 10 à 15 ans en moyenne, tandis que d'autres catégories restent souvent sur la route pendant plus de 20 ans. Chaque année, plus de 150 000 nouveaux véhicules lourds sont achetés au Canada.
- Le secteur hors route est le plus diversifié. Il existe environ 210 types d'équipements qui vont des machines industrielles lourdes au diesel utilisées dans les mines, comme les camions à benne et les excavatrices, aux équipements portatifs à essence utilisés par les propriétaires de maison pour entretenir les pelouses et les jardins, comme les tondeuses à gazon.
- D'une année à l'autre, le secteur des transports est responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre du Canada. En 2017, il s'élevait à 193 Mt, dont 43 % (83 Mt) pour le secteur des véhicules légers et 31 % (60 Mt) pour celui des véhicules lourds.
- En 2018, les transports et les équipements mobiles étaient les plus gros émetteurs de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote, émettant respectivement 56 % et 51 % des émissions totales de ces substances au Canada.
- Plus précisément, les véhicules légers sont les principaux responsables des émissions d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques. En outre, les transports associés à la combustion de l'essence contribuent largement aux émissions de composés organiques volatils et de monoxyde de carbone.

- Environnement et Changement climatique Canada est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre des règlements visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques des véhicules légers et lourds, ainsi que des véhicules hors route.
- Environnement et Changement climatique Canada a le pouvoir législatif de réglementer ces secteurs en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999 (LCPE). Le ministère a mis en œuvre six règlements en vertu de la LCPE.
- Environnement et Changement climatique Canada collabore avec Santé Canada lors de l'élaboration des règlements afin d'évaluer les impacts sur la santé et l'environnement des modifications des critères de qualité de l'air des émissions primaires qui devraient résulter des règlements élaborés et administrés par Environnement et Changement climatique Canada.
- La modélisation des émissions (réalisée par Environnement et Changement climatique Canada) indique que d'ici 2030, les émissions des véhicules légers auront atteint un pic et diminueront tandis que les émissions des véhicules lourds continueront d'augmenter.
- En outre, les tendances des émissions de polluants atmosphériques, publiées par Environnement et Changement climatique Canada, indiquent que bien que les transports et les équipements mobiles soient les principaux responsables de certains polluants atmosphériques au Canada, les émissions d'oxydes d'azote, d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, de composés organiques volatils et de monoxyde de carbone du secteur ont considérablement diminué depuis 1990 grâce à la mise en œuvre efficace des réglementations fédérales.
- Le gouvernement envisage d'autres options politiques pour réduire les émissions de GES.

- Le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers établit des normes d'émissions GES progressivement plus strictes pour les nouveaux véhicules légers mis offerts pour la vente au Canada à partir de l'année de modèle 2011.
- La nature de ces normes, fondées sur le rendement, permet aux entreprises de choisir les technologies les plus rentables pour se conformer. Le règlement comprend des dispositions de multiplication pour encourager l'introduction de véhicules de technologie avancée tels que les véhicules électriques hybrides rechargeables, les véhicules électriques à batterie et les véhicules à pile à combustible en accordant à ces véhicules un crédit supplémentaire lorsqu'une entreprise calcule son rendement en matière d'émissions.
- Environnement et Changement climatique Canada publie un rapport annuel sur les performances de ces règlements. Le rapport sur le rendement des émissions de gaz à effet de serre pour le parc de véhicules légers de l'année de modèle 2018 souligne que la réglementation a permis aux nouveaux véhicules légers de 2018 d'émettre de 15 à 20 % moins de GES que les véhicules comparables de l'année de modèle 2011. Le nombre croissant de véhicules sur la route, l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus et le changement des préférences des consommateurs vers des véhicules plus gros signifient que les émissions globales des véhicules légers n'ont pas diminué au même rythme que les réductions des émissions par véhicule.
- Environnement et Changement climatique Canada administre également le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs, qui établit des normes d'émission de gaz à effet de serre pour toute la gamme des nouveaux véhicules lourds sur route, y compris les camionnettes et les fourgonnettes lourdes. Les dispositions de flexibilité de ces règlements comprennent des multiplicateurs pour encourager l'introduction de véhicules lourds zéro émission. Les dispositions relatives aux multiplicateurs accordent un crédit supplémentaire aux véhicules hybrides rechargeables, aux véhicules

électriques à batterie et aux véhicules à pile à combustible lorsqu'une entreprise calcule son rendement en matière d'émissions.

- En plus des règlements sur les GES, Environnement et Changement climatique Canada administre également une série de règlements visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports, et sont alignés sur les normes de l'Agence américaine fédérale « Environmental Protection Agency ».
- Le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs fixe des normes d'émission de polluants atmosphériques progressivement plus strictes pour les véhicules légers et lourds des années de modèles 2004 et ultérieures.
- Le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé fixe des normes d'émission de polluants atmosphériques progressivement plus strictes pour les petits moteurs tels que ceux des équipements de pelouse et de jardin résidentiels, des générateurs portables et du petit matériel d'exploitation forestière.
- Le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression fixe des normes d'émission de polluants atmosphériques progressivement plus strictes pour les gros moteurs diesel tels que ceux que l'on trouve dans les équipements de construction, d'agriculture et d'exploitation minière.
- Le Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route fixe des normes d'émission de polluants atmosphériques de plus en plus strictes pour les moteurs à essence des motomarines et des véhicules hors route tels que les motoneiges et les VTT.
- Comme le montrent les émissions, les inventaires et les projections publiés par Environnement et Changement climatique Canada, depuis leur mise en

œuvre, ces règlements ont permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur des transports. Il en est résulté une amélioration de la qualité de l'air et des avantages pour la santé des Canadiens et de leur environnement.

- Cela dit, la transformation technologique à long terme du secteur des transports reste un défi important.
- Pour réussir, tous les ministères devront travailler en collaboration afin d'utiliser leurs pouvoirs et programmes respectifs pour accroître le déploiement de technologies propres et de véhicules zéro émission afin de dépasser l'objectif de Paris de 2030 et de permettre au Canada d'atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050.
- Environnement et Changement climatique Canada est disposé et prêt à travailler en collaboration avec d'autres partis pour prendre les mesures nécessaires afin d'obtenir les résultats requis pour atteindre les objectifs et les buts du Canada.
- Je vous remercie pour votre temps. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Liens vers les publications d'ECCC notées ci-dessus :

Inventaire officiel canadien des gaz à effet de serre

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/inventaire.html>

Projections des émissions de gaz à effet de serre

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/projections.html>

Inventaire des émissions de polluants atmosphériques

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/polluants/inventaire-emissions-atmospheriques-aperçu.html>

Rendement en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour le parc de véhicules légers de l'année de modèle 2018

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/registre-environnemental-loi-canadienne-protection/rendement-emissions-gaz-effet-serre-2018.html>

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>