



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 037

Le jeudi 6 mai 2021

Présidente : Mme Sherry Romanado



Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le jeudi 6 mai 2021

• (1105)

[Traduction]

La présidente (Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoine, Lib.)): La séance est ouverte. Bienvenue à la 37^e séance du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le 25 janvier 2021. Les délibérations seront disponibles sur le site Web de la Chambre des communes.

Sachez qu'en webémission on ne voit que la personne qui parle et jamais le comité en entier.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, je vais énoncer quelques règles à suivre. Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Des services d'interprétation sont disponibles pour cette réunion. Au bas de l'écran, vous avez le choix entre le « parquet », l'« anglais » et le « français ». Veuillez sélectionner vos préférences maintenant.

Je vous rappelle que tous les commentaires des députés et des témoins doivent être adressés à la présidence. Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole. Quand vous ne parlez pas, assurez-vous que votre microphone est en sourdine.

Comme je le fais d'habitude, je brandirai un carton jaune quand il vous restera 30 secondes et un carton rouge quand votre temps de parole sera écoulé. Veuillez régler votre écran en mode galerie pour que vous puissiez voir mes cartons.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 5 novembre 2020, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur la reprise économique après la COVID-19.

Je souhaite maintenant la bienvenue à nos témoins.

D'AddÉnergie Technologies Inc., nous accueillons M. Travis Allan, vice-président des affaires publiques et avocat général. De l'Advanced Building Innovation Company, nous accueillons M. Frank Cairo, président-directeur général et cofondateur. De Canadians for Affordable Energy, nous accueillons l'honorable Dan McTeague, président.

[Français]

Du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, nous accueillons M. Jean-Philippe Grenier, 3^e vice-président national, ainsi que M. Hugo Charette, coordonnateur de campagne pour la région métropolitaine de Montréal.

De la coalition Réseau action climat Canada, nous accueillons Mme Lauren Latour, coordonnatrice de l'ambition climatique, ainsi que Mme Caroline Brouillette, analyste des politiques.

Enfin, de Keurig Dr Pepper Canada, nous recevons Mme Marie-Anne Champoux-Guimond, directrice du développement durable, ainsi que Mme Cynthia Shanks, directrice des communications et du développement durable.

[Traduction]

Chaque témoin aura cinq minutes pour présenter son exposé, après quoi nous passerons aux questions.

Sur ce, nous allons commencer par M. Frank Cairo.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Frank Cairo (directeur général et cofondateur, Advanced Building Innovation Company): Distingués membres du Comité et madame la présidente, je vous remercie tous de m'avoir invité ici aujourd'hui et, évidemment, de l'attention que vous portez à une question aussi importante.

J'ai envoyé une présentation que vous pouvez projeter à l'écran, car je vais commenter les diapositives.

La présidente: Malheureusement, monsieur Cairo, nous ne pouvons pas l'afficher à l'écran, mais dès que nous aurons l'occasion d'avoir les diapositives dans les deux langues officielles, elles seront distribuées aux membres du Comité.

M. Frank Cairo: C'est très bien.

L'Advanced Building Innovation Company, que j'ai cofondée avec mon partenaire d'affaires, Troy van Haastrecht, est une entreprise qui a pour vision et qui s'est fixée comme mission de réformer entièrement le secteur de la construction domiciliaire, rien de moins. Nous sommes une entreprise d'aménagement du territoire et une entreprise de construction domiciliaire. Nous avons fondé l'Advanced Building Innovation Company pour apporter des changements à la façon dont les maisons sont construites et les terrains aménagés.

Nous nous concentrons principalement sur la mise en œuvre d'un système domiciliaire, sur la fabrication de composants, sur la robotique et l'automatisation, ce qui comprend l'intégration de données, la science des données, l'intelligence machine — je vais utiliser les mots qu'on a inventés pour cela — l'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique.

Nous avons une division des logiciels qui se concentre sur la prolifération des technologies de conception générative et sur l'innovation en la matière, ainsi que sur l'optimisation et les analyses combinatoires. Pour tous ceux qui s'intéressent à ces secteurs, nous pourrions en parler davantage. Je dirais que cela représente une grande partie de nos activités et touche à la recherche et au développement liés à la construction domiciliaire.

Aujourd'hui, je vais surtout vous parler de deux choses. Premièrement, nous construisons, ici à Ottawa, l'un des plus grands centres de fabrication de pointe au Canada. Il est situé à la périphérie de la circonscription de l'honorable Pierre Poilievre. Ce centre mettra tout particulièrement en valeur les dernières innovations en matière de robotique et de logiciels de pointe dans le dessein d'améliorer considérablement non seulement le rendement énergétique, mais aussi la qualité, l'abordabilité et les délais de construction des nouveaux produits domiciliaires dans cette région, mais pas seulement.

Nous considérons que notre installation marque vraiment la genèse d'une réforme de notre industrie, qui est passée de pratiques jadis assez rudimentaires à des systèmes complets de fabrication de matériaux cyberphysiques de dernier cri livrables clef en main. Non seulement nous faisons des recherches et développons nos propres technologies robotiques, mais nous cherchons aussi des façons novatrices d'assembler sur place les composantes de maisons manufacturées en recourant à la robotique, à l'apprentissage automatique et à l'intelligence artificielle. Nous cherchons à simplifier la logistique en ce qui a trait aux chaînes d'approvisionnement, aux matériaux et aux déchets de la construction domiciliaire. En particulier, nous appliquons l'innovation logicielle pour changer radicalement la façon dont les maisons sont conçues.

Ce qui est désormais possible grâce aux innovations logicielles sur lesquelles nous travaillons, modifie radicalement la quantité de matériaux requis pour fabriquer une maison et la façon dont fonctionnent les maisons neuves du point de vue des acheteurs. Plus important encore, ces innovations logicielles nous aident aussi sur le plan de l'abordabilité des produits.

Ce sont tous des sujets importants dont je pourrai parler plus en détail si cela intéresse quelqu'un. Le diaporama montre certaines des choses que nous faisons et certains des domaines que nous espérons aborder dans notre secteur.

Notre groupe de développement de logiciels innove également dans d'autres secteurs. Nos approches d'optimisation et de calcul ont été en partie adoptées par d'autres secteurs — et nous pourrions en parler — afin de réduire au minimum le gaspillage, d'améliorer l'efficacité et d'utiliser les ressources précieuses qui sont consacrées à la livraison de produits dans plusieurs secteurs.

Nous voyons la région d'Ottawa comme un important carrefour économique pour ce secteur d'avenir, mais pas seulement, parce que nous pensons que l'Ontario et le Canada seront des chefs de file dans ce domaine. Nous espérons pouvoir tirer parti du potentiel d'exportation aux États-Unis, par exemple.

Le gros problème, actuellement très évident, est bien sûr celui du prix des produits de base, soit le coût du bois d'œuvre et des produits du bois. L'abordabilité du logement dépend de nombreux facteurs, comme le prix du foncier, l'offre foncière limitée, les pressions inflationnistes découlant de la politique monétaire, mais également les changements et l'inflation spectaculaires qui frappent les biens et les produits intervenant dans la construction domiciliaire.

Je recommande fortement à tous ceux qui nous écoutent et qui aimeraient faire une différence de penser au bois d'œuvre comme à tout autre produit, comme le pétrole et d'autres. C'est un élément essentiel de notre économie et il faut en tenir compte.

Cela dit, nous ne sommes pas en faveur d'un soutien gouvernemental massif aux entreprises. Nous estimons que les entreprises doivent se débrouiller seules. Nous croyons toutefois que...

Mon temps est écoulé. Désolé.

Merci.

• (1110)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Cairo. Je vous signale que votre présentation a été distribuée aux membres du Comité ce matin.

Merci.

Nous allons maintenant passer à M. McTeague.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

L'hon. Dan McTeague (président, Canadians for Affordable Energy): Merci, madame Romanado.

Quel plaisir d'être de retour ici après 10 ans. Je me demande si je vous ai manqué.

Je remercie tous mes collègues et invités qui sont venus témoigner. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions. Nous avons peut-être des idées différentes, mais je suis vraiment heureux d'être de retour. Merci de m'avoir invité.

[Français]

Je veux tout d'abord vous remercier de l'occasion que vous me donnez, aujourd'hui, de m'adresser à ce comité.

Je suis ici en tant que président de l'organisation Les Canadiens pour une énergie abordable. Nous sommes un organisme sans but lucratif comptant près de 200 000 sympathisants, qui nous suivent par divers médias sociaux et par courriel. Ce nombre s'accroît chaque jour, puisque de plus en plus de Canadiens s'inquiètent grandement de ce qu'il advient du prix de l'énergie.

[Traduction]

Je vais essayer d'alterner entre le français et l'anglais, et j'espère ne pas perdre les interprètes en cours de route. Je sais que cela peut parfois être un peu difficile sur le plan technologique.

L'essentiel de notre argumentaire est simple: une énergie abordable a été et doit demeurer un fondement qui contribue au bien-être des Canadiens. Voir à ce que l'énergie demeure abordable nécessite une attention constante, puisqu'il faut des efforts continus pour contrer les aléas de politiques publiques qui menacent cet objectif.

La COVID-19 et les confinements qui ont été imposés en conséquence, ont eu un impact économique majeur sur les Canadiens, et je ne saurais occulter ni sous-estimer cet aspect. Des sommes publiques gigantesques sont dépensées pour atténuer les souffrances causées par la pandémie. Les gouvernements se servent de l'excuse de la COVID-19 pour dépenser encore plus, endettant notre pays — nos enfants et nos petits-enfants — à un niveau sans aucun précédent.

On peut s'attendre à ce qu'une épidémie entraîne un dur coup économique. Ce qui n'est pas attendu c'est l'accumulation de plus de dettes ainsi qu'un gaspillage de dépenses sous prétexte qu'il s'agit d'une réponse à l'épidémie, alors qu'en réalité ce sont des dépenses visant à remodeler l'économie à l'image du biais idéologique du gouvernement.

• (1115)

[Français]

La campagne de reconstruction de ce gouvernement libéral — et je souligne cela en tant qu'ancien député du Parti libéral pendant plus de 17 ans — n'est rien d'autre qu'une expression de ce biais idéologique. C'est un programme environnemental radical, qui tente de démanteler les éléments fondamentaux de notre extraordinaire pays.

[Traduction]

Ceux et celles qui écoperont sont les Canadiens ordinaires: des millions d'entre eux. Comment? Dans un premier temps, en raison d'une taxe sur le carbone dont on prévoit maintenant l'augmentation à 170 \$ la tonne d'ici 10 ans, ajoutant ainsi des milliers de dollars aux coûts annuels payés par chaque famille, et pour lesquels seulement une partie sera retournée sous la forme de rabais.

En second lieu, par l'entremise de la norme sur les combustibles propres qui, malgré ce que prétend ce gouvernement, n'est pas autre chose qu'une deuxième taxe sur le carbone pour le consommateur et qui aura pour effet de hausser les prix de l'énergie. Troisièmement — mais je ne veux rien retirer à M. Cairo — par les changements aux codes de construction qui rendront l'immobilier résidentiel, déjà dispendieux, encore moins accessible.

Qu'arrivera-t-il si vous ne pouvez plus vous payer une chaudière abordable pour le chauffage de votre maison? Que ferez-vous si vous êtes obligé de respecter de nouvelles normes qui augmentent radicalement le coût des services énergétiques de base? C'est ce qui s'en vient. J'appelle la campagne de changements des codes du bâtiment, la troisième taxe cachée sur le carbone.

Quatrièmement, par le fait que le gouvernement dépense à pleines poignées l'argent pourtant durement gagnés par les contribuables, et cela pour une panoplie de programmes qui représentent une sélection des technologies et des combustibles favorisés du gouvernement. On songera, par exemple, à des programmes comme les subventions pour des autobus électriques et les subventions aux bio-carburants. Ces programmes et les autres actions gouvernementales sont des dépenses gigantesques qui n'accéléreront pas la reprise. Un certain nombre de dépenses gouvernementales stimuleront temporairement l'économie mais, elles auront l'effet net d'enrichir une poignée seulement de ceux et de celles qui se seront stratégiquement positionnés à proximité des décideurs gouvernementaux.

Pensez aux entreprises d'énergie renouvelable qui se vantent d'être vertes et économiques, alors que vous savez très bien qu'elles ne peuvent pas survivre sans subsides gouvernementaux. Pensez à toutes ces autres entreprises qui ne cessent de chercher le moyen d'accéder aux subventions publiques afin d'obtenir leur « part du gâteau ». Pensez aux fonds spéculatifs. Pensez aux banques et aux autres institutions financières. Pensez aux investisseurs de l'industrie financière qui profitent de la tendance « verte » pour créer des occasions d'investissements, tout en faisant la morale avec leur rhétorique à l'effet qu'il faut nous faut agir.

Notre système énergétique est un des plus robustes au monde. Nous sommes choyés d'avoir des combustibles, des technologies et un savoir qui sont tous extraordinaires. Mais nous sommes maintenant à la merci de ceux et de celles qui prétendent « qu'il faut changer tout cela » et qui savent mieux que quiconque comment y arriver.

Je vois que mon temps est écoulé, mais je tiens à souligner qu'il est temps de cesser de nuire à l'économie. Il est temps d'examiner la technologie, pas les impôts.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer au témoin suivant.

[Français]

Messieurs les représentants du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Jean-Philippe Grenier (3e vice-président national, Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes): Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais d'abord remercier les membres du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de nous avoir invités dans le cadre de ses travaux sur la reprise économique verte post-COVID-19.

Je m'appelle Jean-Philippe Grenier et je suis le troisième vice-président national du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes. Je suis accompagné de mon collègue Hugo Charette, qui est coordonnateur de campagne pour la région métropolitaine de Montréal.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler de la campagne Vers des collectivités durables, que mène le Syndicat depuis 2016. C'est le plan dont disposent les travailleurs et les travailleuses des postes, à la fois pour lutter contre les changements climatiques et pour offrir de nouveaux services à l'intérieur des bureaux de poste. Nous avons combiné l'aspect environnemental et les nouveaux services que nous pourrions fournir dans les bureaux de poste, aux quatre coins du pays, selon des principes de relance.

Dans le cadre de vos travaux, nous voulons vous parler de deux volets de ce projet qui nous tiennent particulièrement à cœur: l'électrification du parc de véhicules de Postes Canada et la mise sur pied d'un parc de bornes de recharge publiques sur les lieux des installations de Postes Canada. Ce sont les deux volets sur lesquels je veux insister. Je vous invite aussi à vous informer sur l'ensemble de la campagne, car une multitude d'autres volets y sont liés.

Postes Canada, comme plusieurs autres acteurs de l'industrie du transport et de la logistique, est un important émetteur de gaz à effet de serre. Postes Canada achemine des marchandises à divers endroits, mais, fait plus intéressant encore, possède la plus grande flotte de véhicules au Canada. On parle ici de 20 000 véhicules au total, dont environ 13 000 qui appartiennent directement à la société d'État et 7 000 qui sont utilisés par les employés de Postes Canada en milieu rural. Ceux-ci utilisent en effet leur propre véhicule pour livrer notamment des colis et du courrier.

Depuis des années, nous incitons l'employeur à opter pour l'électrification des transports. Or, il répond à cela qu'il transforme présentement le parc de véhicules en remplaçant par des modèles hybrides et électriques les véhicules de livraison traditionnels qui sont à la fin de leur vie utile. Il n'en coûte pas nécessairement plus cher de procéder de cette façon.

C'est la position de l'employeur, mais dans les faits, malgré qu'il y ait présentement un consensus sur l'électrification des transports, Postes Canada mise encore sur les technologies hybrides. Je m'amuse souvent à dire qu'en tant que société d'État, nous nous attardons à une vieille technologie, soit la technologie hybride, et qu'il faudrait commencer à en adopter de nouvelles. Sur le terrain, certains véhicules hybrides ne sont pas rechargeables. Il ne s'agit ici que de récupération d'énergie. Il y a des véhicules hybrides rechargeables, mais pas de bornes de recharge électrique dans les installations de Postes Canada.

Notre projet est d'installer des bornes de recharge électrique dans l'ensemble du territoire. Il y a environ 6 100 bureaux de poste répartis dans tout le Canada. Les bornes de recharge pourraient être une solution gagnante aussi bien pour les clients de Postes Canada, qui pourraient les utiliser lorsqu'ils se rendent dans les bureaux de poste, que pour les employés de la société, étant donné que les flottes de véhicules électriques pourraient être rechargées pendant la nuit.

Plus récemment — c'était en 2018, si je ne me trompe pas —, nous nous sommes adressés à l'Université Queen's pour faire une étude dans les provinces maritimes, soit le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. L'étude portait sur la mise sur pied d'un réseau secondaire à partir des infrastructures existantes. Je vous invite à en prendre connaissance. Mon collègue M. Charette va la faire circuler parmi les membres du Comité. L'étude établit que les bornes de recharge électrique sont généralement déployées selon un réseau primaire qui suit les axes importants, mais que, dans les territoires ruraux, il y a des lacunes en ce sens. Les bureaux de poste pourraient jouer un rôle très important à cet égard.

À l'heure actuelle, Postes Canada a pour projet d'installer neuf bornes de recharge électrique dans l'ensemble du pays, alors qu'il y a 6 100 endroits possibles. Nous déplorons le fait que Postes Canada ait recours à une entreprise américaine dans le cas des bornes, alors qu'il existe des entreprises comme AddÉnergie.

Je vais maintenant céder la parole à mon collègue M. Charette.

• (1120)

M. Hugo Charette (coordonnateur de campagne, Région métropolitaine de Montréal, Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes): Dans la perspective d'un changement de société, 2030 et 2050, c'est demain matin. Le gouvernement a l'occasion de démontrer son leadership en faisant fortement valoir la direction à prendre. Le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, avec ses 55 000 membres, est ici pour collaborer à cette démarche. Nous voulons faire partie de la solution et sommes pour une relance économique verte, une relance juste.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer au Réseau action climat Canada.

[Français]

Mesdames Brouillette et Latour, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Caroline Brouillette (analyste des politiques, Réseau action climat Canada): Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Mesdames et messieurs les députés, bonjour.

Nous vous remercions de nous recevoir au Comité. Je me joins à vous, ce matin, des terres non cédées Kanien'kehá:ka, mieux connues sous le nom de Montréal. Je vais partager mon temps de parole avec ma collègue Lauren Latour, coordonnatrice pour l'ambition climatique au sein du Réseau.

Le Réseau action climat Canada est le seul réseau au pays qui réunit plus de 130 groupes syndicaux, confessionnels, autochtones et groupes de développement avec les principales organisations environnementales du pays, ceux-ci se penchant tous ensemble sur les changements climatiques.

La dernière année nous a appris plusieurs choses sur la vulnérabilité de l'économie canadienne. La crise sanitaire mondiale et ses conséquences dévastatrices nous placent à une croisée des chemins historique. Saisissons-nous ce moment pour reconstruire en mieux, au moyen d'une relance juste et verte qui améliore notre résilience aux futures crises, dont celle du climat, des inégalités économiques et du racisme, ou bien redoublons-nous d'ardeur dans la promotion du statu quo?

Le défi et l'urgence auxquels vous et vos collègues devez faire face en tant que législateurs requièrent que le gouvernement intervienne sur le plan de l'économie de façon ambitieuse et différente de ce à quoi nous sommes tous habitués.

Le Canada est le seul pays du G7 dont les émissions ont augmenté depuis 1990. Afin de contribuer à l'effort mondial pour contenir l'augmentation des températures à 1,5 degré Celsius, le Canada doit intervenir massivement dans l'économie. Il faudra aller au-delà des simples incitatifs et programmes volontaires pour les consommateurs et les entreprises. L'ampleur du défi nécessite que nous adoptions une approche révolutionnaire, de type *moonshot*, comme la transformation de l'économie canadienne pendant la Deuxième Guerre mondiale, la course vers l'espace ou, de façon plus récente et plus fraîche dans nos mémoires, l'effort mondial pour rapidement mettre au point et distribuer des vaccins contre la COVID-19.

Cela nécessitera donc, dans un premier temps, que le gouvernement adopte une approche réglementaire assortie d'échéanciers clairs, particulièrement dans les deux seuls secteurs canadiens dont les émissions de gaz à effet de serre sont encore en hausse, soit le secteur pétrolier et gazier ainsi que celui du transport. Les témoins précédents l'ont d'ailleurs mentionné. Par exemple, dans le secteur du transport, il y a du travail important à faire en aménagement du territoire et en transport collectif. Cependant, il faut aussi aller au-delà des incitatifs à l'achat de véhicules à zéro émission et doter le pays d'un mandat national qui obligera les détaillants automobiles à augmenter progressivement la proportion de véhicules électriques dans les ventes de nouveaux véhicules pour que cette proportion atteigne 100 %, au plus tard en 2035. C'est d'ailleurs le cas, ici, au Québec. Cela permettra de nous assurer de la présence de chaînes de montage et d'approvisionnement dans ce secteur crucial de l'industrie automobile au Canada.

Dans un second temps, nous devons augmenter l'échelle des investissements pour le climat. Selon les estimations de plusieurs experts, nous devrions dépenser entre 1 et 2 % du PIB par année, soit l'équivalent de 20 à 40 milliards de dollars pour décarboniser l'économie. À titre de comparaison, le Centre canadien de politiques alternatives évalue que les sommes engagées dans les dépenses pour le climat, dans le dernier budget présenté en avril, représentent plutôt 0,25 % du PIB canadien. Pourtant, il s'agissait d'un budget qui présentait des investissements historiques et sans précédent dans le domaine climatique.

Ma collègue Lauren Latour va maintenant parler de la portée de ces investissements.

• (1125)

[Traduction]

Mme Lauren Latour (coordonnatrice, Ambition climatique, Réseau action climat Canada): Bonjour à tous. Pour commencer, je vais me faire l'écho des remerciements de ma collègue, Mme Brouillette, pour cette occasion que j'ai de m'adresser au Comité.

Au Canada, nous avons une main-d'œuvre très bien informée et très qualifiée, capable de mettre au point les technologies qui nous amèneront à la neutralité carbone. Pour ce faire, nous devons canaliser les fonds public vers de véritables solutions et soutenir les travailleurs dans les collectivités afin de donner l'ampleur nécessaire aux changements technologiques envisagés.

Cela signifie, premièrement, que des conditions vertes doivent être rattachées à tous les investissements publics. Le soutien financier à l'industrie doit reposer sur des conditions favorisant la transition vers l'objectif « zéro émission », et être axé sur le soutien aux secteurs à forte intensité d'émissions, soit par des mesures destinées à réduire considérablement les émissions, soit par l'acceptation de changements réglementaires qui entraîneront une telle réduction.

Deuxièmement, nous sommes au beau milieu d'un changement économique mondial intimidant, provoqué non seulement par la COVID-19, mais aussi par l'automatisation et la concurrence, un changement qui est exacerbé par la crise climatique.

Une transition juste exige que les décideurs comme vous veillent à ce que les travailleurs et les collectivités, touchés par la disparition progressive des industries et des emplois dans les prochaines années, n'aient pas injustement à assumer le fardeau de l'adaptation à ces changements sociétaux.

Le gouvernement fédéral a récemment réaffirmé son engagement à l'égard de la mise en œuvre d'une loi de transition équitable, une mesure législative essentielle au genre en lien avec le genre d'intervention massive dans l'économie canadienne décrite par ma collègue.

De nombreuses administrations ont adopté des politiques favorisant un déclin géré de l'industrie des combustibles fossiles. Le Danemark, par exemple, cessera de délivrer de nouveaux permis d'exploration pétrolière et gazière et éliminera progressivement les combustibles fossiles d'ici 2050. Le gouverneur de la Californie, Gavin Newsom, a annoncé qu'il prenait des mesures pour éliminer progressivement l'extraction des combustibles fossiles.

La transition équitable est un principe fondamental reconnu par l'Organisation internationale du Travail et enchâssé dans l'Accord de Paris. Je vais prendre un moment pour souligner l'une des sept demandes d'Unifor — un organisme membre du Réseau d'action climatique Canada — au gouvernement relativement à la création d'une loi sur la transition équitable pour le Canada, qui préconise la promotion...

La présidente: Madame Latour, veuillez m'excuser, mais votre temps est écoulé. Je vous invite à conclure, car nous allons passer au prochain intervenant.

Mme Lauren Latour: Oui, absolument.

En conclusion, nous exhortons les membres du Comité à profiter de l'occasion pour que les décideurs jouent un rôle essentiel dans la

promotion d'une politique audacieuse et ambitieuse. En mon nom et au nom de Caroline, je vous remercie du temps que vous nous consacrez aujourd'hui.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Keurig Dr Pepper Canada.

Vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Cynthia Shanks (directrice, Communication et développement durable, Keurig Dr Pepper Canada): Mesdames et messieurs les députés, bonjour.

Au nom de Keurig Dr Pepper Canada, ou KDP, je vous remercie de nous donner l'occasion de présenter brièvement notre approche en matière de développement durable. Selon nous, cette approche va dans le sens de la motion du Comité et de sa volonté d'appuyer les industries dans leur transition vers des pratiques plus durables dans le cadre d'une relance économique verte.

Notre entreprise est axée sur l'atteinte d'objectifs concrets, et le développement durable, l'écoconception et l'économie circulaire se trouvent au cœur de notre stratégie d'affaires. Au cours des dernières années, notre entreprise a franchi plusieurs étapes importantes au Canada en matière de développement durable. En voici donc quelques exemples.

Nous avons converti toutes les capsules K-Cup au format recyclable en 2018 et avons fait de même avec les pots de compote Mott's Fruitsations. Depuis 2018, notre usine de Montréal n'envoie plus aucune matière résiduelle à l'enfouissement et nous intégrons maintenant du plastique recyclé postconsommation dans deux de nos cafetières vedettes. Ce projet d'envergure mis de l'avant en collaboration avec un conditionneur de plastique canadien contribue au développement d'une économie circulaire locale.

Depuis 2020, notre utilisation de plastique recyclé dans la gamme de cafetières K-Mini nous a permis de réduire de 1 million de livres notre utilisation de plastique vierge, et ce n'est qu'un début. Au cours des mois à venir, nous utiliserons des bouteilles faites entièrement de polytéréphtalate d'éthylène recyclé, ou PET recyclé, pour certaines de nos marques phares de boissons froides.

La pandémie actuelle a eu des répercussions importantes sur notre économie et elle nous force à nous réinventer pour planifier une relance qui nous permettra d'en sortir plus forts. Nous croyons sincèrement qu'il s'agit d'une occasion de repenser nos façons de faire pour les rendre plus durables, et l'économie circulaire nous semble la voie à suivre pour permettre de maximiser les avantages de cette relance, sur le plan de l'environnement et de l'économie. Il s'agit d'une vision que nous appliquons de façon transversale dans notre organisation.

Permettez-moi d'ajouter quelques précisions quant à nos objectifs en matière d'économie circulaire. D'ici la fin de 2025, KDP veut rendre ses emballages entièrement recyclables ou compostables et utiliser 30 % de matières recyclées postconsommation dans l'ensemble de son portfolio d'emballages.

Ultimement, notre souhait est d'intégrer un maximum de matières recyclées dans tous nos produits, notamment nos cafetières, nos capsules, nos bouteilles de PET, nos canettes d'aluminium et tous nos cartons. Nous travaillons d'ailleurs à mettre au point des solutions durables pour remplacer les anneaux des canettes afin d'aider le gouvernement du Canada à atteindre ses objectifs en matière de réduction des déchets plastiques. Cependant, ce travail prend du temps et des ressources, et nous souhaitons nous assurer de choisir une solution viable à long terme et réellement bénéfique en tenant compte de tous les impacts environnementaux potentiels, incluant les émissions de gaz à effet de serre.

Notre expérience dans ce domaine nous a démontré que la recherche de solutions réellement durables repose sur la collaboration. À titre d'exemple, Keurig Dr Pepper est l'un des membres fondateurs du Groupe d'action plastiques circulaires. Cette coalition d'entreprises canadiennes a pour objectif d'optimiser le recyclage des plastiques pour bâtir une économie circulaire au pays en misant sur un concept d'ingénierie inversée. On vise à créer un meilleur alignement entre la chaîne de valeur de la récupération et du recyclage et les marchés finaux pour les résines recyclées.

En janvier dernier, Keurig a aussi signé le Pacte canadien sur les plastiques en tant que signataire fondateur, et nous nous engageons à contribuer aux efforts collectifs pour réaliser les quatre objectifs ambitieux du Pacte.

L'engagement dans notre communauté fait également partie intégrante de notre approche en matière de développement durable. Depuis le début de la pandémie, on a multiplié les occasions de soutenir les travailleurs de première ligne et les banques alimentaires au pays. Nous sommes ancrés dans la communauté de Saint-Michel, à Montréal, depuis des décennies et nous avons toujours eu le bien-être du quartier et des gens qui y résident à cœur. C'est pourquoi nous sommes fiers de prendre part à l'effort de vaccination contre la COVID-19 dans notre arrondissement aux côtés de partenaires reconnus et de la santé publique. Notre pôle de vaccination ouvrira donc ses portes à la fin de mai dans un quartier particulièrement touché et vulnérable depuis le début de la pandémie.

Quant à nos autres engagements en matière de développement durable, j'aurais pu vous dire à quel point il est important pour les Canadiens d'acheter des produits qui proviennent de sources responsables, comme c'est le cas de tout le café que nous achetons sur la planète. J'aurais aussi pu vous parler de nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui sont alignés sur la science, et de bien d'autres projets qui visent à soutenir les Canadiens et à stimuler l'engagement de nos employés.

• (1130)

[Traduction]

En conclusion, je souhaite réitérer notre volonté et notre engagement à continuer de travailler en partenariat avec le gouvernement du Canada pour atteindre ses objectifs de durabilité actuels et à long terme. Nous croyons fermement aux efforts de collaboration entre le gouvernement, notre industrie et les consommateurs en vue de créer une économie circulaire.

[Français]

Je vous remercie de votre attention.

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

[Traduction]

Merci de votre temps.

[Français]

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Travis Allan, d'AddÉnergie.

Bienvenue à ce comité de l'industrie, monsieur. Vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

M. Travis Allan (vice-président, Affaires publiques et chef du contentieux, AddÉnergie Technologies Inc.): Bonjour à tous.

Madame la présidente, membres du Comité, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de participer à votre étude sur la reprise économique à la suite de la pandémie de COVID-19.

[Traduction]

J'aimerais aussi remercier les gens qui m'ont aidé à comprendre mes problèmes techniques et vous remercier de votre patience.

Je travaille pour une entreprise appelée AddÉnergie, qui a été fondée par notre PDG en 2009 à Québec. En fait, il l'a mise sur pied dans le cadre de son projet de maîtrise, ce qui en fait un exemple concret de la commercialisation du travail universitaire. Au cours de la dernière décennie, nos effectifs ont grossi pour dépasser les 200 employés. Notre usine de Shawinigan a construit plus de 40 000 bornes de recharge qui ont été distribuées partout en Amérique du Nord. Nous avons un centre d'opérations de réseau et un laboratoire de R-D à Québec et à Montréal.

Bien que nous soyons une fière entreprise québécoise, nous prenons rapidement de l'expansion hors du Québec. Ainsi, nous avons déployé des stations partout au Canada jusqu'au Yukon et aux États-Unis. Nous avons installé des stations de collecte de trottoir à Los Angeles. Elles sont fabriquées à façon. Nous venons d'annoncer ce matin que nous déploierons plus de 100 stations à New York et dans le Midwest. Nous sommes aussi une fière entreprise canadienne dont la chaîne d'approvisionnement est fortement canadienne et dont quelque 85 % des dépenses vont à des fournisseurs canadiens.

La COVID a eu un effet important sur notre industrie. Elle a entraîné une baisse de la demande, car les entreprises ont limité leurs dépenses en capital tandis qu'elles cherchaient à ne pas trop dépenser en achats évitables et qu'elles planifiaient en fonction de la réponse économique mondiale à la COVID, mais la demande est en train de rebondir. Pour vous donner un exemple de qui nous sommes, sachez que nous avons pris de l'essor depuis le début de la pandémie. Nous investissons dans l'expansion de nos installations de production au Québec. Nous envisageons également de construire une usine aux États-Unis pour essayer de servir le marché américain.

À l'heure où nous sortons de cette crise, je pense que tous les Canadiens doivent se poser des questions vraiment importantes. La première est de savoir comment tirer le meilleur parti de l'occasion qui nous est donnée de recentrer notre économie, et comment nous préparer à réussir dans le nouveau monde à consommation énergétique nette zéro vers lequel nous tendons.

Dans notre secteur, qu'on définit très généralement comme étant celui des transports, nous envisageons un retour des Canadiens au travail. Cela signifie que les émissions liées au transport des personnes qui conduisent des véhicules personnels augmenteront de nouveau. Nous savons que le Canada a de nouveaux objectifs ambitieux en matière de lutte contre les changements climatiques, y compris une réduction de 40 à 45 % d'ici 2030. Nos alliés aux États-Unis se sont donné comme objectif une réduction de 50 à 52 % sur la même période.

Si nous voulons atteindre ces objectifs climatiques, il faudra, dans le cas du secteur des transports, opérer une réduction des émissions à grande échelle. Le transport est le deuxième secteur d'émissions en importance au Canada, et il est en croissance. Si nous voulons vraiment atteindre nos objectifs sans impacter gravement d'autres secteurs comme l'industrie pétrolière et gazière, nous devons trouver une façon de réduire les émissions liées au transport. C'est pourquoi le Canada et d'autres pays investissent dans des bornes de recharge et versent des incitatifs à l'achat de véhicules électriques. Aux États-Unis, le président Biden a annoncé un investissement de 500 000 \$ dans des bornes de recharge.

Voilà donc où nous en sommes, et le Canada est loin d'être seul. Cela se produit en Europe et en Asie. C'est l'orientation que prend le secteur des transports. La question plus précise pour les Canadiens est de savoir quel rôle nous voulons que le Canada joue et quel rôle les Canadiens peuvent jouer sur le plan de l'emploi.

Dans notre région, il y a des emplois de technicien, dans les secteurs de l'automobile, des emplois d'électricien, d'ingénieur et, bien sûr, de mineur compte tenu de tout ce qui entre dans la composition des batteries. Le Canada dispose d'un grand nombre des ressources nécessaires pour produire des batteries. Ensuite, il y a les autres professionnels de la construction qui profitent des véhicules à zéro émission, et il y a la chaîne d'approvisionnement en batteries, les bornes de recharge et l'énergie qui les alimente. Dans notre petit espace, l'infrastructure de recharge est essentielle. Il est peu probable que les Canadiens opteront pour des véhicules électriques s'ils ne voient pas de bornes de recharge autour. Nous constatons que plus de 50 % du coût total des bornes de recharge va en fait aux entrepreneurs locaux qui les installent et aussi à l'électricité qui les alimentent. C'est une excellente occasion de créer des emplois.

• (1135)

Nous pensons que le Canada peut et doit être un chef de file dans ce domaine. Comment y parvenir? Il y a toute une série de politiques qui peuvent nous aider. Nous pouvons aussi agir du côté des marchés publics, parce que le Canada est un important acheteur de véhicules et de bornes de recharge.

En résumé, je suis très heureux que le Comité se penche sur ces questions. Nous croyons vraiment que l'électrification du transport peut être un élément important de la solution.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Allan. C'est un plaisir de vous revoir. Vous avez témoigné devant le comité canado-américain la semaine dernière.

Pour tout vous dire, je suis toujours une cliente.

Nous allons commencer notre tour de questions. Le premier tour de six minutes ira au député Poilievre.

Vous avez la parole.

• (1140)

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Merci.

Ma première question s'adresse à l'honorable Dan McTeague.

Monsieur McTeague, il y a environ 10 ans, le gouvernement de l'Ontario a promis de créer une toute nouvelle industrie de l'énergie éolienne et des panneaux solaires pour remplacer les sources d'énergie traditionnelles. Pour ce faire, il a créé ce qu'on appelle le tarif de rachat, qui payait aux grossistes 90 ¢ le kilowattheure pour l'énergie solaire et 20 ¢ le kilowattheure pour l'énergie éolienne, même si le prix du marché de l'électricité dans la province était d'environ 3 ¢ ou 4 ¢. Autrement dit, nous payions environ 20 fois la valeur de l'électricité.

Maintenant, à la suite de ces contrats exorbitants de 25 ans, l'Ontarien moyen qui ouvre sa facture d'électricité, constate qu'environ 75 % de ce montant n'est aucunement pour l'électricité. C'est pour ce qu'on appelle l'ajustement global, qui est la subvention que nous payons pour l'énergie éolienne et solaire. Quelles en ont été les conséquences?

Premièrement, nous avons doublé les prix de l'électricité en Ontario.

Deuxièmement, nous avons plongé les gens dans la pauvreté. Selon l'Association des banques alimentaires de l'Ontario, il y a en Ontario ce qu'on appelle la pauvreté énergétique, qui pousse les gens à aller demander de la nourriture parce qu'ils n'ont pas les moyens de se nourrir et de payer les tarifs d'électricité qui ont récemment doublé.

Troisièmement, cela a augmenté les émissions, parce qu'au lieu de dépendre du nucléaire et de l'hydroélectricité à zéro émission, nous avons fini par devoir produire davantage d'électricité à partir du gaz naturel afin de fournir une charge de base en raison de l'intermittence de l'énergie éolienne et solaire.

Enfin, nous avons chassé bon nombre de nos emplois dans le secteur manufacturier de la province parce que, franchement, les entreprises ne peuvent pas se permettre d'être concurrentielles en faisant tourner leurs usines avec l'électricité, qui est une des plus coûteuses en Amérique du Nord.

Monsieur McTeague, vous êtes un ancien député libéral. Craignez-vous que les nouvelles subventions monstrueuses que le gouvernement actuel et toute une série d'activistes et d'intérêts corporatifs défendent nuisent à l'environnement, accroissent la pauvreté et accentuent les inégalités?

L'hon. Dan McTeague: C'est une très bonne question. Il y a beaucoup de choses à prendre en considération.

Je me souviens d'avoir siégé avec un de vos anciens collègues, mon bon ami Arnold Chan, que j'ai présenté au Parti libéral, il y a de nombreuses années, lorsqu'il travaillait pour la province. Ironiquement, il m'avait pris à part dans un petit bistro au coin de Yonge et Sheppard, dans la circonscription de M. Ehsassi, je crois, pour me laisser entendre que le projet vert, la Loi sur l'énergie verte, allait avoir un effet dévastateur sur les Ontariens. Dix ans plus tard, il a raison.

Bien sûr, je regarde ma facture, et les 5,7 ¢ ou 5,8 ¢ le kilowatt-heure qui passent à 17 ¢ le kilowatt-heure. Il s'agit d'augmentations massives des coûts pour à peu près tout le monde — pas seulement pour le secteur manufacturier, comme vous l'avez souligné, mais aussi pour les consommateurs. N'oublions pas qu'une dette de 6,5 milliards de dollars pour la province de l'Ontario est également encourue chaque année afin, pour ainsi dire, d'amortir l'effet de ces augmentations.

Si vous voulez un exemple de la façon de ne pas promouvoir l'énergie verte, le modèle de l'Ontario, dont bon nombre de mes collègues à la Chambre ont vraiment tiré leur inspiration, ce n'est certainement pas un modèle à suivre.

Ce qui me préoccupe dans tout cela, cependant, c'est qu'on parle très peu du fait que les Canadiens voient des niveaux de plus en plus élevés de coûts — le coût de la vie et son effet matériel sur leur situation financière. Faut-il s'étonner, monsieur Poilievre, que MNP, le cabinet de syndicats en insolvabilité, affirme que 53 % des Canadiens sont à moins de 200 \$ de la faillite?

Alors que nous parlons de toutes ces merveilleuses idées sur la façon dont nous voulons convertir le reste du monde, alors que nous faisons face à une véritable crise — une crise sanitaire, et non pas une crise climatique —, pourquoi parlons-nous de quelque chose qui n'a aucune pertinence et qui est peut-être dévastateur pour l'économie dans son ensemble, à un moment où nous devrions récompenser notre secteur énergétique et travailler fort pour le relancer?

Nous avons un excellent bilan. J'ai été député d'une circonscription [*Difficultés techniques*] qui a inventé l'énergie propre. Cinquante ans auparavant, nous avons eu les projets hydroélectriques Adam Beck.

Nous avons produit de l'énergie propre. Nous devrions continuer dans cette voie et mettre l'accent sur la technologie au fur et à mesure qu'elle se présente [*Difficultés techniques*] et non pas sur des taxes qui pèsent sur l'économie canadienne à un moment extrêmement sensible pour la plupart des Canadiens.

• (1145)

[*Français*]

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Madame la présidente, en raison des coupures de son, il n'y a plus d'interprétation.

[*Traduction*]

La présidente: Monsieur McTeague, votre connexion Internet semble être trop lente.

L'hon. Dan McTeague: Le réseau Internet ne fonctionne pas.

La présidente: Je viens d'interrompre le chronomètre. Donnez-nous 10 secondes. Je veux voir si nous pouvons vous entendre, parce que l'interprétation ne peut pas capter votre son.

Si vous pouvez revenir environ 20 secondes en arrière, nous allons démarrer le chronomètre.

L'hon. Dan McTeague: Merci.

La technologie m'échappe toujours, mais pas les idées derrière l'énergie verte. C'est une idée merveilleuse, mais il faut qu'elle occupe la deuxième place — et à l'arrière-plan, dirais-je même — en ce qui concerne les coûts à un moment où les Canadiens ne sont pas en mesure de joindre les deux bouts. Comme MNP l'a très bien sou-

ligné, 53 % des Canadiens sont maintenant dans une situation où ils sont à moins de 200 \$ de la faillite. Je pense que ces chiffres donnent à réfléchir. Nous devrions d'abord en tenir compte.

L'hon. Pierre Poilievre: Selon la vérificatrice générale de l'Ontario, la Loi sur l'énergie verte de la province entraînera des paiements en trop pour l'électricité qui s'élèveront à environ 130 milliards de dollars sur trois décennies. C'est suffisant pour financer le système de santé de l'Ontario pendant près de deux ans.

C'est la véritable conséquence de ces stratagèmes et, bien sûr, c'est un transfert de richesse monstrueux des travailleurs pauvres vers les super-riches, qui ont obtenu du gouvernement toutes ces mesures de faveur.

Gardons ces faits à l'esprit avant de nous engager dans ces nouvelles interventions massives qui, comme toujours, favoriseront les riches, puniront les pauvres et ne feront pas grand-chose pour l'environnement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Poilievre.

Nous passons maintenant à Mme Lambropoulos.

Vous avez six minutes.

Mme Emmanuela Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous nos témoins.

[*Français*]

Je remercie particulièrement Mme Brouillette et Mme Latour.

J'ai trouvé que leurs discours étaient très alignés sur mes pensées.

J'aimerais donner l'occasion à Mme Latour de finir ce qu'elle avait à dire lors de son témoignage pour que ses recommandations soient bien entendues.

[*Traduction*]

Mme Lauren Latour: Je vous en suis très reconnaissante. Merci beaucoup. J'étais à deux doigts de terminer lorsque j'ai conclu mon exposé.

Nous voulions ajouter que nos amis et notre organisation membre, Unifor, qui est l'un des plus importants syndicats du secteur privé au pays, représentent des millions de travailleurs dans des milliers de collectivités.

Ils ont publié sept demandes au gouvernement canadien pour une transition équitable au Canada, et l'une d'entre elles nous concerne vraiment et traite du principal point que nous espérons faire valoir au Comité aujourd'hui. Ce qu'ils préconisent, c'est la promotion du recyclage et du perfectionnement des compétences dans l'économie verte.

Si cela me semble si pertinent pour le Comité aujourd'hui, c'est parce que cette recommandation souligne vraiment la nécessité impérieuse, pour notre pays, de considérer les investissements dans les sciences et la technologie comme des investissements dans les gens et les collectivités. Il faut bien comprendre que si nous voulons être le chef de file des sciences, de la technologie et de l'innovation, comme nous l'espérons tous, au cours de la prochaine décennie de lutte contre les changements climatiques, nous devons vraiment investir dans le perfectionnement des compétences et le recyclage des travailleurs dans les collectivités partout au pays.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir permis d'exposer nos idées jusqu'au bout.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Pas de problème. Merci beaucoup d'être avec nous aujourd'hui et de nous avoir fait ces recommandations.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Shanks.

[Français]

Madame Shanks, vous êtes directrice d'une entreprise à Montréal. Je dois dire que j'ai vraiment aimé votre témoignage.

Il est très important que vous parliez de plastiques circulaires et de recyclage de plastiques. C'est un pas dans la bonne direction, et il s'agit d'un aspect que l'on peut corriger. Comme on le sait, cela dépend aussi beaucoup de la population. L'entreprise peut recycler jusqu'à un certain point, mais cela ne vaut rien si la population ne recycle pas de la bonne façon.

Comment le gouvernement peut-il rendre le recyclage un peu plus facile pour la population et les encourager à recycler? Une réglementation pourrait faire en sorte que les entreprises ne puissent pas utiliser certains types de plastiques, par exemple.

Quelles sont vos recommandations dans ce domaine?

• (1150)

Mme Cynthia Shanks: Je pense que beaucoup d'entreprises comme la nôtre ont la volonté de faire cette transition vers des emballages plus durables et sont soucieuses de faire les bons choix.

Il est important d'établir un partenariat entre les gouvernements, les municipalités et les entreprises pour sensibiliser les consommateurs. Nous en avons fait beaucoup de notre côté sur ce plan et nous continuons à le faire.

J'ai des exemples bien précis. En Colombie-Britannique et au Québec, nous avons établi des partenariats importants, que ce soit avec Recycle BC ou RECYC-QUÉBEC, où nous avons soutenu le lancement d'outils. Je pense, entre autres, à un outil qui s'appelle « Ça va où? », lancé par RECYC-QUÉBEC il y a quelques années, parallèlement avec notre lancement des capsules K-Cup recyclables.

Nous avons fait des tournées dans les épiceries pour faire des démonstrations concrètes des bons gestes à poser, des étapes nécessaires pour pouvoir mettre la capsule dans le bac bleu. Nous profitons de l'occasion pour inviter les consommateurs à télécharger l'application de RECYC-QUÉBEC afin de vraiment comprendre quelles sont les étapes pour préparer nos différents contenants et emballages.

De plus en plus, les entreprises doivent emboîter le pas de cette façon-là. De notre côté, cela a été fait par des présentations en magasin, mais aussi par beaucoup de sensibilisation aux consommateurs en ligne, par des vidéos que nous rendons disponibles sur les réseaux sociaux, par de la publicité à la télévision. Nous avons placé beaucoup de publicités dans les différents journaux.

L'important, c'est donc d'avoir une approche de communication tous azimuts. Nous avons vu les meilleurs résultats au pays lorsque nous avons travaillé main dans la main avec les organisations, telles que RECYC-QUÉBEC et Éco Entreprises Québec, ou encore Recycle BC et d'autres organisations, comme le Recycling Council of Ontario.

En résumé, cette sensibilisation des consommateurs doit devenir une grande priorité non seulement des gouvernements, mais aussi des entreprises, qui ont une relation privilégiée avec leurs consommateurs. Nous avons une position qui est unique, qui nous permet d'atteindre nos consommateurs et de leur transmettre ces importants messages.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Je vous remercie beaucoup.

Il ne me reste que 20 secondes. Je ne poserai donc pas d'autres questions.

Je remercie encore tous les témoins.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour six minutes.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie beaucoup, madame la présidente.

Je crois que la relance économique verte est étroitement liée à la santé et à la création d'emplois.

J'aimerais poser une question à M. Travis Allan, vice-président chez AddÉnergie, concernant le déploiement de son réseau au Québec et au Canada. On sait que le gouvernement fédéral aux États-Unis, avec l'arrivée de l'administration Biden, vient de mettre en place un projet d'électrification massive des transports. Compte tenu de la Buy American Act, on peut s'attendre à ce qu'AddÉnergie soit plus présente aux États-Unis pour produire et déployer davantage sur place son réseau de bornes et s'établir comme chef de file dans le marché des bornes électriques aux États-Unis.

Monsieur Allan, au-delà des immenses possibilités aux États-Unis, quelles sont vos ambitions quant à la croissance de votre entreprise au Québec et au Canada?

Comment le gouvernement fédéral peut-il contribuer à faire en sorte que l'on développe notre marché intérieur?

[Traduction]

M. Travis Allan: Merci.

Je dirais que nos ambitions sont assez ambitieuses. Nous cherchons à prendre de l'expansion et à créer au Québec l'un des plus importants réseaux de recharge de véhicules électriques et l'une des plus grandes entreprises manufacturières au monde. Nous avons rapidement réussi à prendre de l'expansion au Canada et maintenant aux États-Unis. Il y a tellement plus à faire. Comme M. Lemire l'a dit, il y a là une occasion en or.

En ce qui concerne certaines des politiques et des choses importantes que le gouvernement fait ou sur lesquelles il travaille, il y a d'abord les grandes politiques macroéconomiques comme la norme sur les carburants propres, et les efforts déployés pour essayer d'obtenir de meilleurs résultats relativement au programme Buy America. C'est extrêmement important. Nous espérons que les incitatifs pour les bornes de recharge et les véhicules finiront par correspondre aux objectifs d'adoption au Canada.

Le dernier point concerne les marchés publics. Le gouvernement du Canada et ses sociétés d'État sont d'énormes propriétaires de véhicules et d'espaces de stationnement. C'est une excellente occasion de réduire les émissions liées au transport. Une très bonne stratégie d'approvisionnement écologique pourrait beaucoup aider non seulement notre entreprise, mais aussi de nombreuses entreprises canadiennes qui participent à la transition vers l'électrification des transports.

• (1155)

[Français]

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie beaucoup.

Ma prochaine question s'adresse à M. Grenier, du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes.

Monsieur Grenier, le Syndicat a le projet de diversifier les services et de réduire l'empreinte carbone de Postes Canada. C'est votre fameux projet « Vers des collectivités durables ».

Vous avez mentionné que Postes Canada pourrait déployer un réseau primaire et secondaire de bornes électriques en milieu rural.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur cet intéressant projet?

M. Jean-Philippe Grenier: Je le ferai avec plaisir, monsieur Lemire.

Comme vous le savez, il y a des bureaux de poste partout au pays. Depuis les années 1990, la majorité des bureaux de poste sont protégés du fait de l'existence d'un moratoire. Ils doivent donc rester ouverts dans les localités, surtout dans les milieux ruraux. Il suffit de visiter plusieurs villages pour s'en rendre compte. Cela peut constituer un très grand avantage en ce qui concerne l'installation de bornes de recharge par le gouvernement fédéral dans toutes les communautés et dans tous les milieux. Ces bornes peuvent aider au transport des marchandises ainsi qu'au tourisme vert.

Le déploiement d'un réseau primaire et secondaire permettrait d'installer des bornes de recharge électrique partout au pays. Il y a une très grande concentration de bornes dans l'axe Québec-Windsor, et même dans l'axe Halifax-Windsor. Toutefois, ailleurs, il y en a moins. Or, nous sommes présents dans toutes les collectivités, et le fait d'utiliser une infrastructure publique appartenant déjà au gouvernement du Canada permettrait d'établir un réseau primaire et secondaire partout au pays.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie beaucoup.

On sait que la flotte du service postal des États-Unis, soit l'USPS, fera l'objet d'une électrification massive au cours des prochaines années. Qu'en est-il de la flotte de Postes Canada?

Vous avez parlé également d'un projet pilote lié à des bornes de recharge électrique. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Jean-Philippe Grenier: Je vais céder la parole à mon collègue M. Charette, qui est beaucoup plus au fait des détails relativement à ce dossier.

M. Hugo Charette: Je vous remercie, monsieur Grenier.

Le ton a vraiment changé avec l'arrivée de la nouvelle administration américaine, et le président Biden fait réellement preuve de leadership. En janvier, il a demandé l'électrification complète du service postal américain USPS, et les choses avancent: en mars, un appel d'offres a été remporté par Oshkosh Corporation pour la fabrication éventuelle de 165 000 véhicules sur 10 ans.

La stratégie de Postes Canada, c'est de se doter de véhicules hybrides — une vieille technologie —, alors que l'on devrait se doter de véhicules électriques. On avait déjà fait un projet pilote pour les véhicules électriques, et on en fait un nouveau. À la fin de janvier, l'employeur a annoncé qu'il visait à ce que 10 % des véhicules légers soient des véhicules hybrides. On est encore à l'étape du projet pilote pour ce qui est des véhicules électriques.

On va aussi mener un projet pilote pour les bornes de recharge, qui seront installées dans trois centres de traitement du courrier et au siège social. En tout, on installera un gros total de neuf bornes de recharge au Canada. Ce n'est pas assez et on peut faire beaucoup mieux.

On parlait du potentiel existant. Selon Ressources naturelles Canada, l'infrastructure actuelle comprend 6 050 bornes de recharge publiques. Or nos bureaux de poste nous permettraient de doubler cette offre. Voici une statistique frappante: le nombre de bureaux de poste se trouvant au pays est plus élevé que la somme des succursales de Tim Hortons et de McDonald's. Nous avons donc la possibilité de faire preuve de leadership et de montrer la voie à suivre, et c'est le message que nous voulons envoyer.

M. Sébastien Lemire: J'aimerais poser rapidement une question à M. Allan, d'AddÉnergie.

Monsieur Allan, auriez-vous la capacité technique nécessaire pour installer des bornes de recharge rapide pouvant servir à la population 24 heures par jour dans plus de 6 000 bureaux de poste?

[Traduction]

M. Travis Allan: Nous sommes très confiants dans notre capacité de produire les bornes de recharge dont toutes les sociétés d'État et le gouvernement ont besoin, et nous sommes ravis d'être concurrentiels.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Masse.

Vous avez la parole pour six minutes.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie nos témoins.

Ma première question s'adresse à M. McTeague.

Je vous souhaite de nouveau la bienvenue et je vous remercie du travail que vous avez fait sur de nombreux dossiers, mais le travail sur la lutte contre la contrefaçon a été très important, et j'aimerais qu'on y accorde plus d'attention encore une fois. Ce sont de bonnes initiatives qui ont rapporté de bons dividendes à l'époque.

J'aimerais vous interroger au sujet de la canalisation 5. Nous allons avoir un débat d'urgence ce soir à la Chambre des communes. J'aimerais savoir ce que vous pensez de la situation actuelle. Il s'agit de remplacer une capacité existante, et non pas d'en construire une nouvelle. Quelle serait notre vulnérabilité si nous perdions cette capacité?

• (1200)

L'hon. Dan McTeague: Je suis heureux d'être ici, monsieur Masse. Je suis d'accord avec vous. C'est un excellent comité qui a réussi à accomplir beaucoup de choses, malgré les différences partisans. J'espère que cela se poursuivra sous la direction de vous tous ici présents, mais aussi de vous-même, en tant que doyen de ce comité et peut-être même, je crois, de la Chambre des communes, ou presque.

Monsieur Masse, si quelqu'un dans l'Est du Canada se laisse emporter par l'idée d'une nouvelle économie verte, il voudra peut-être se rappeler que si la canalisation 5 est fermée, 50 % de tous les approvisionnements en propane en Ontario, au Québec et dans les Maritimes, pas moins de 45 % de tout le carburant, le carburéacteur, le diesel, toutes ces choses que nous avons tendance à oublier ici, non seulement dans cette discussion, mais dans notre intérêt à tous d'avoir un grand rééquilibrage, une grande réinitialisation, de reconstruire mieux... Nous avons tendance à oublier l'importance du marché actuel, qui n'est pas seulement propice à l'abordabilité et à de bons emplois partout au Canada, mais qui est notre principal marché d'exportation, celui du pétrole et du gaz.

Vous vous souviendrez, monsieur Masse, que je n'étais pas un grand ami des grandes pétrolières. Je m'y suis attaqué plus qu'aucun autre député ne l'avait fait ou ne l'a fait depuis. Je continue de le faire aujourd'hui en donnant aux gens une idée de la meilleure façon de gérer leurs finances. Mais je dois vous dire que si la canalisation 5 est fermée, ce sera le pire scénario qui soit, car les marchés de l'Ontario et du Québec seront paralysés.

L'usine québécoise, Suncor, perdrait au moins 50 % de son combustible. Certains laissent entendre qu'ils peuvent faire redémarrer le projet et obtenir un oléoduc de Portland, dans le Maine, jusqu'à Montréal pour aider à atténuer les problèmes, mais nous parlons de 540 000 barils de pétrole.

Nous parlons de toute l'infrastructure de notre économie. Oui, même à un moment critique, le secteur de l'ÉPI, le secteur pétrochimique, tous ces secteurs seraient touchés non seulement sur le plan des pertes d'emplois, mais aussi par l'augmentation des prix et la possibilité d'une pénurie d'énergie à l'approche de l'été.

À un moment où, espérons-le, la pandémie prendra fin ou presque, nous pourrions très bien nous attendre à ce que les Américains n'aient aucune difficulté à s'adapter, compte tenu de la quantité énorme de pipelines qu'ils ont permis de construire sous les gouvernements précédents, alors que le Canada se regardait le nombril. Pour d'autres solutions de rechange comme Énergie Est, comme nous le savons, les changements réglementaires apportés par le gouvernement ont fait en sorte qu'il a été impossible pour ce projet particulier d'aller de l'avant en tant que projet existant et en place. Il n'y a pas vraiment beaucoup d'autres solutions possibles. À l'heure où nous envisageons toutes sortes de nouvelles formes d'énergie et où nous souhaitons nous débarrasser de l'idée que nous ne sommes pas un pays propre sur le plan énergétique, rien n'est plus faux. Nous sommes probablement le pays le plus propre en matière de production d'énergie. Nous nous trouvons maintenant dans une situation très désavantageuse.

Pour nous tous, au cours de l'été, si cela se produisait, si un tribunal confirmait la décision de la gouverneure du Michigan, Gretchen Whitmer, de fermer ce pipeline, je pense que nous parlerions à nos électeurs de choses plus importantes, c'est-à-dire comment ils pourront, sans ce pipeline, mettre de la nourriture sur la table, chauffer leur maison, manger, transporter des biens et des services. Pour ce qui est de mettre tous nos œufs dans le même panier, le Comité devrait peut-être aussi discuter — ce n'est plus à moi de le faire maintenant — de la construction de plus de pipelines dans notre pays pour protéger notre secteur de l'énergie et les intérêts des Canadiens.

M. Brian Masse: Vous avez parlé des circonscriptions. J'aimerais faire ressortir une équation et une situation particulières. Vous avez aussi des antécédents dans l'industrie automobile. Dans ma

circonscription, où nous fabriquons la mini-fourgonnette Pacifica, c'est aussi un véhicule hybride. Nous essayons de faire la transition. J'ai milité en faveur d'une usine de batteries et d'un certain nombre de nouvelles initiatives dans le secteur de l'automobile. C'est ce que nous constatons. Si la canalisation 5 est fermée, est-ce que les coûts de l'énergie et même la production d'énergies de remplacement plus propres, comme la Pacifica hybride, etc., vont compromettre notre compétitivité, surtout quand on pense aux pays de l'Est ou à d'autres pays qui n'ont pas ce genre de normes et de surveillance environnementale? Je m'inquiète de la hausse vertigineuse des coûts et, à mesure que nous essayons de faire la transition vers cet hybride, qui a une composante électrique, cela devient presque non concurrentiel, puis nous nous retirons du secteur de la transition.

L'hon. Dan McTeague: C'est une très bonne question, monsieur Masse.

J'ai travaillé pour Toyota Canada, aux relations publiques, pour Lexus Toyota. J'ai présenté la première voiture au Canada. Vous la connaissez aujourd'hui sous le nom de Prius. À l'époque, on l'appelait la Tsunami. Nous avons changé le nom pour de bonnes raisons. Bien qu'il s'agisse d'une technologie plus ancienne, il n'en demeure pas moins que dans les véhicules électriques, tout ce qui est nouveau ne l'est pas forcément. Nous avons des véhicules électriques dans les années 1920. Nous les avons abandonnés.

Cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas aller dans cette direction, mais qu'essayons-nous d'accomplir ici? En ce qui concerne l'impact économique, si nous disons que nous cesserons d'utiliser tous les véhicules qui ont un moteur à combustion interne dans le monde, cela entraînerait une baisse de 6 % des émissions de carbone à l'échelle mondiale. C'est une bonne idée, mais à moins d'être de ceux qui ont de l'argent et des intérêts et qui sont financés par les contribuables et les subventions pour adopter la nouvelle technologie, la nouvelle économie verte, je pense que nous devons nous en tenir aux faits. Le modèle de la Pacifica est menacé. Je pense que cela montre au reste de l'Ontario à quel point la fermeture de la canalisation 5, entre autres choses, va causer des problèmes.

• (1205)

La présidente: Merci beaucoup.

Malheureusement, votre temps est écoulé, monsieur Masse.

Avant de commencer notre deuxième tour, je tiens à informer les membres du Comité que le mois dernier, le Comité spécial sur les relations économiques entre le Canada et les États-Unis a déposé un rapport provisoire portant précisément sur la canalisation 5. Si cela vous intéresse, il a été déposé à la Chambre et est disponible en ligne.

Sur ce, nous allons commencer notre deuxième tour de questions.

Monsieur Dreeschen, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Earl Dreeschen (Red Deer—Mountain View, PCC): Merci beaucoup.

Merci à tous nos témoins.

L'une des choses que nous entendons, ces derniers temps, dans les discours des militants écologistes, est avant tout une rhétorique anti-pétrole. Nous oublions que les Autochtones nous disent qu'ils ont besoin de pétrole et de gaz, de ressources naturelles et d'emplois, et ils se sont engagés dans cette voie. Nous oublions parfois que cette main-d'œuvre hautement qualifiée a vu le jour grâce à notre engagement envers le secteur des ressources naturelles et à la richesse qu'il a été en mesure de produire pour tous les Canadiens.

Encore une fois, comme d'autres témoins nous l'ont dit, nous voudrions peut-être parler de l'industrie minière afin de devenir des chefs de file en ce qui concerne l'industrie des batteries. Cependant, qu'est-ce qui nous fait croire qu'il sera facile d'atteindre cet objectif avec le projet de loi C-69, qui est probablement l'un des principaux obstacles à cet égard? La surréglementation... Nous avons entendu dire qu'il faut des mois, dans certains pays, pour obtenir l'approbation d'un projet, et cela traîne pendant des années au Canada.

De toute évidence, nous avons beaucoup à faire pour régler ce problème. Nous parlons de notre café d'origine éthique, mais nous ne parlons pas de pétrole et de gaz d'origine éthique. Voilà certaines des choses qui me préoccupent.

Aujourd'hui, Bloomberg vient d'indiquer que les émissions de la Chine dépassent maintenant celles de tous les pays développés pris ensemble, mais nous ne cessons de répéter à quel point il sera formidable que la Chine se joigne à nos efforts et que tout ira bien dans le monde sur le plan de l'environnement.

Monsieur McTeague, je me demande si vous pourriez dire au Comité quel impact la décision du gouvernement libéral de tripler la taxe sur le carbone aura sur l'économie canadienne. Cela va-t-il nous aider à atteindre nos objectifs de réduction des émissions ou cela va-t-il simplement paralyser les entreprises, étouffer l'innovation et rendre le Canada encore moins concurrentiel sur la scène internationale, tout en faisant très peu pour réduire les émissions?

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Dreeshen, il y a plusieurs façons de répondre à cette question.

Je ne veux pas enlever quoi que ce soit aux autres, mais je pense que la réalité, c'est que si nous ne faisons pas attention à l'approche que nous adoptons ici, nous pourrions très bien placer le Canada dans une situation où rien ne sera porté à son crédit, et cela ne vaut pas seulement pour son énergie propre. Pensez à notre capacité de vendre plus de GNL à la Chine. Cependant, comme il y a des blocages de pipelines au Canada que le gouvernement tolère... et je déteste dire cela. Nous l'avons vu avant la pandémie. L'économie s'est pratiquement arrêtée.

Nous avons signé l'accord de Paris sur le climat, que votre parti appuie, soit dit en passant, monsieur Dreeshen, qui dit que le Canada n'obtiendra absolument aucun crédit pour la quantité de gaz naturel qu'il pourrait vendre afin d'empêcher des pays comme la Chine et l'Inde de construire d'autres centrales au charbon comme solution de rechange.

Nous avons les solutions ici, et pas seulement les solutions technologiques, mais je soupçonne que nous avons tendance à aller un peu trop vite en disant: « Voici ce que nous voulons faire, mais nous ne pouvons pas le faire seuls », et nous ne devrions certainement pas pénaliser les Canadiens pour y arriver.

Nous devrions également nous réjouir de disposer d'une grande quantité d'énergie propre.

[Français]

Les projets d'Hydro-Québec réalisés au Québec en sont un exemple. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a des centrales nucléaires chez moi, dans mon ancienne circonscription de Pickering. Pour faire la transition, il faut parler d'argent.

[Traduction]

Combien cela va-t-il coûter pour réaliser ces choses? Personne ne semble vouloir faire le calcul.

Monsieur Dreeshen, lorsque j'ai fait l'étude concernant la norme sur les carburants propres... Avant que le gouvernement fédéral ne mette en œuvre ce que je considère comme une deuxième taxe sur le carbone très dangereuse, une norme sur les carburants propres — et aucun économiste environnemental à l'échelle mondiale n'appuierait une deuxième taxe sur le carbone pour détruire la première taxe sur le carbone —, il s'est avéré que le gouvernement fédéral n'avait jamais fait d'analyse coûts-avantages. Nous avons découvert que pour chaque dollar de bénéfice environnemental d'une norme sur les carburants propres, il en coûte six dollars au public. Dans ce genre de scénario, vous pouvez voir que le secteur manufacturier peut décider de partir et que les Canadiens n'auront peut-être pas la capacité de joindre les deux bouts.

Cela me ramène à ce que j'attends de la classe politique et de nos représentants. Vous pouvez parler abondamment des choses que vous voulez faire, mais vous ne pouvez pas oublier les gens qui vous ont élus. Les consommateurs sont rarement pris en considération. Nous devons adopter une approche abordable et équilibrée quant à la façon dont nous voulons effectuer ces transitions. Je pense que nous les voulons tous, mais il faut qu'elles se fassent graduellement et en parallèle.

J'ai parlé de Toyota Canada, un peu plus tôt, à mon ami Brian Masse. Nous avons là une entreprise qui ne veut pas passer entièrement au vert, aux véhicules électriques, pour des raisons évidentes. Elle croit pouvoir réduire la quantité d'émissions grâce à d'autres technologies comme, par exemple, l'hydrogène.

Je suppose que nous pouvons faire toutes ces choses, mais nous devons nous assurer de garder les Canadiens à bord. Nous vivons à une époque où nous empruntons beaucoup d'argent pour maintenir notre niveau de vie. Les conséquences de cette pandémie pourraient être extrêmement dévastatrices pour l'économie canadienne.

• (1210)

M. Earl Dreeshen: Merci beaucoup.

L'un des autres problèmes, c'est que nous sommes actifs dans le secteur agricole ici, en Alberta, et partout au pays, mais nous voyons les coûts terribles associés à la taxe sur le carbone. Les gens ne comprennent pas à quel point ces coûts se retrouvent dans le transport, dans nos engrais, dans les produits chimiques, etc. J'espère que ce message sera diffusé.

Vous pouvez peut-être répondre rapidement. Je crois qu'il me reste une demi-seconde.

L'hon. Dan McTeague: Je l'espère aussi. Il ne fait aucun doute que les taxes sur le carbone nuisent aux agriculteurs, et je pense que le Parlement doit se pencher sur cette question.

M. Earl Dreeshen: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Ehsassi.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Ali Ehsassi (Willowdale, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins qui ont comparu devant nous aujourd'hui. Leurs exposés débordaient de recommandations différentes sur l'économie verte et de quelques suggestions sur la façon dont nous pouvons faire mieux.

Monsieur McTeague, depuis que j'ai écouté votre témoignage, je me suis efforcé de formuler une seule recommandation qui aiderait notre pays à progresser et à faire mieux sur le plan de l'environnement. Je dois dire que vous connaissez ce processus et qu'il est très décevant que vous ne parliez que d'affectations budgétaires et d'abordabilité. La séance d'aujourd'hui porte sur l'économie verte et la façon dont nous pouvons tirer parti des innovateurs canadiens.

Monsieur McTeague, êtes-vous avocat?

L'hon. Dan McTeague: Non, monsieur Ehsassi, mais comme vous le savez, j'ai rédigé des lois.

M. Ali Ehsassi: Vous n'êtes pas avocat. Puis-je vous demander pourquoi vous...

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, je ne suis pas non plus un scientifique.

M. Ali Ehsassi: J'allais y venir.

Vous n'êtes pas avocat, mais vous dites que la Cour suprême s'aligne désormais sur les absurdités alarmistes de Greta Thunberg.

Si vous n'êtes pas avocat, pouvez-vous vraiment porter un jugement sur la Cour suprême?

L'hon. Dan McTeague: Eh bien, monsieur Ehsassi, cela dépend. Si la Cour suprême...

M. Ali Ehsassi: Non, je...

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, vous m'avez posé une question. Puis-je y répondre?

M. Ali Ehsassi: Mais vous n'êtes pas avocat. Monsieur McTeague, nous vous avons entendu.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, c'est une question de pure forme. La réponse est non.

La présidente: Messieurs, je vous demanderais de ne pas parler en même temps, parce que les interprètes ne peuvent pas faire leur travail.

Merci.

M. Ali Ehsassi: Merci.

Monsieur McTeague, vous avez admis ne pas être un scientifique. Pourquoi voyez-vous les préoccupations au sujet des changements climatiques comme une hystérie passagère?

Vous n'êtes pas un scientifique. Ai-je raison?

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, si vous me demandez mes titres de compétences, je pense que vous les connaissez.

Lorsque vous avez servi pendant 17 à 18 ans, vous avez déjà vu des questions de ce genre.

M. Ali Ehsassi: Monsieur, êtes-vous un scientifique?

L'hon. Dan McTeague: Il m'arrivait de poser ce genre de questions.

M. Ali Ehsassi: Monsieur McTeague, êtes-vous un scientifique?

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, je pense avoir répondu à cette question.

M. Brian Masse: Madame la présidente, j'invoque le Règlement. Pouvons-nous au moins permettre au témoin de répondre à la question sans être harcelé? Si vous voulez améliorer la situation pour les interprètes, je propose qu'on accorde au moins trois ou quatre secondes avant les interruptions.

La présidente: Monsieur Masse, je suis d'accord.

Monsieur Ehsassi et monsieur McTeague, puis-je vous demander de vous laisser répondre, l'un comme l'autre?

Merci.

M. Ali Ehsassi: Monsieur McTeague, veuillez répondre par oui ou par non.

Êtes-vous d'accord et admettez-vous que les émissions de notre pays sont en hausse, oui ou non?

L'hon. Dan McTeague: Oui, elles le sont.

M. Ali Ehsassi: Seriez-vous aussi d'accord pour dire qu'il y a un consensus international sur les changements climatiques, oui ou non?

L'hon. Dan McTeague: Non.

M. Ali Ehsassi: Il n'y a pas de consensus. D'accord. Cela explique peut-être ce que vous avez dit plus tôt. Vous avez dit aujourd'hui, dans votre témoignage, que notre pays tente de « convertir le reste du monde ».

Que vouliez-vous dire par là?

• (1215)

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, je suis désolé, faites-vous référence à mes réponses aux autres membres du Comité ou à mon exposé initial?

M. Ali Ehsassi: Je pense qu'il y a un consensus international sur les changements climatiques...

L'hon. Dan McTeague: Non, je suis désolé. Avec tout le respect que je vous dois, je pense que vous m'avez posé une question, non pas au sujet de la question à laquelle je viens de répondre, mais de celle-ci.

Vous avez dit que j'avais dit quelque chose dans mon témoignage. Pouvez-vous préciser quand c'était ou pouvez-vous demander aux chercheurs du Parti libéral de chercher cela pour vous?

M. Ali Ehsassi: Je peux répéter si vous voulez. Vous dites que le gouvernement essaie de « convertir le reste du monde ».

Est-ce vraiment, à vos yeux, la mission que notre gouvernement s'est donnée, alors que tous les autres pays semblent aussi inquiets des changements climatiques que le Canada?

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, je ne sais pas où vous voulez en venir. Si vous pensez que c'est ce que j'ai dit, très bien. Je vous l'accorde. Je ne crois pas avoir dit cela.

Ce que j'ai dit, c'est qu'à mon avis, le Canada doit faire attention au rôle qu'il joue et à l'importance qu'il accorde aux changements qui auront une incidence dramatique sur la situation financière des Canadiens.

Je pense que les électeurs de Willowdale sont tout aussi importants que les gens du monde entier qui comprennent cet enjeu, mais tous comprennent qu'on ne peut pas réaliser ces choses en perdant des gens en cours de route et en détruisant notre capacité de joindre les deux bouts.

M. Ali Ehsassi: Je reconnais l'importance des Canadiens et de leurs opinions. Malgré tout ce que nous entendons au sujet des Canadiens, ils sont très préoccupés par les changements climatiques. C'est précisément la raison pour laquelle je ne comprends pas pourquoi vous considérez qu'ils font preuve d'une hystérie passagère au sujet des changements climatiques.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Ehsassi, je pense qu'il est assez clair que lorsqu'un gouvernement dit qu'il peut changer les choses, et qu'il fait de l'esbroufe à propos des objectifs en disant que nous pouvons atteindre 30 % en dessous des niveaux de 2005, sans tenir compte de ce que nous avons déjà fait avant 2005, et la fermeture de centrales au charbon est un exemple... Nous avons un gouvernement qui dit qu'il va changer cela; nous allons viser 45 % en dessous des niveaux de 2005.

C'est un effet de mode qui est entretenu par une clique. Le problème que vous voyez, monsieur Ehsassi, c'est que de plus en plus... Je ne suis pas d'accord avec vous. Je crois que seulement 24 % des Canadiens pensent que le climat est un enjeu important et que les 75 % restants s'intéressent aux emplois et aux soins de santé. Ils veulent s'assurer que le Canada fera ce qu'il faut pour relancer son économie après la pandémie. Je crois que ce serait beaucoup plus judicieux en me basant sur mes années d'expérience, monsieur Ehsassi, et mes six mandats en tant que député libéral, lorsque je pilotais les dossiers de consommation pour notre parti à une époque où il se souciait des consommateurs.

M. Ali Ehsassi: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Lemire.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur Allan, AddÉnergie produit des bornes de recharge intelligentes que l'on peut déployer en réseau. Pouvez-vous nous parler de la technologie liée à ce produit, qui suscite une forte demande aux États-Unis?

De quelle façon votre technologie peut-elle contribuer à aplanir les sommets en matière de consommation d'énergie?

[Traduction]

M. Travis Allan: La technologie que nous avons mise au point au Québec nous aide à faire deux ou trois choses différentes.

Lorsque vous pensez à une structure de ravitaillement traditionnelle comme un réservoir d'essence, vous pensez qu'il s'agit vraiment de prendre du carburant en toute sécurité à partir d'un gros réservoir et de le mettre dans votre véhicule. Mais lorsque vous utilisez l'IdO, l'Internet des objets, les objets connectés — des choses comme des bornes de recharge en réseau —, en réalité, vous permettez toute une gamme de rapports et d'analyses de données qui aident nos partenaires des services publics à comprendre les répercussions sur leur réseau. Cela permettra aussi aux Canadiens de

faire des choix judicieux quant au moment et à la façon de consommer de l'énergie.

Cela permettra de réaliser des économies, ce qui est vraiment important, comme l'ont mentionné de nombreux témoins, parce qu'il y a différents moments de la journée, surtout lorsque nous utilisons l'énergie solaire ou éolienne, où il y a plus ou moins d'énergie. Cela permet aux services publics d'encourager les meilleurs types de consommation.

D'un autre côté, si vous regardez un propriétaire commercial qui installe des bornes de recharge, comme bon nombre de nos gros clients qui ont commencé à électrifier leurs stationnements, vous verrez que cela leur permet de prendre des décisions vraiment intelligentes sur l'emplacement de ces bornes et le tarif qu'il peuvent exiger. En fait, il s'agit de gérer l'énergie, ce qui peut être le coût le plus important du déploiement de ces bornes de recharge. Essentiellement, cela ouvre un tout nouveau monde d'analytique et de gestion intelligente de l'énergie.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Vous recommandez que 75 % des achats de nouveaux véhicules légers non modifiés soient des véhicules à zéro émission. Vous recommandez aussi que le gouvernement se fixe pour objectif de rendre accessibles des bornes de recharge dans 30 % des espaces de stationnement d'ici 2030, à raison de 5 % par année.

Quelles mesures le gouvernement fédéral pourrait-il prendre pour stimuler l'économie verte et la création d'emplois verts, par exemple en accordant de l'aide financière pour l'installation de bornes à la maison?

• (1220)

[Traduction]

M. Travis Allan: C'est exact.

Nous avons recommandé au gouvernement d'élargir l'achat de véhicules électriques et de bornes de recharge, principalement pour s'aligner sur les objectifs du gouvernement canadien en matière d'électrification des transports et aussi pour appuyer les techniques d'écologisation du gouvernement.

Je pense que c'est une occasion pour le gouvernement d'investir directement. C'est aussi une excellente occasion d'aider à électrifier les maisons des gens.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Masse.

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Merci à tous nos témoins.

Mon temps est limité, alors je vais m'adresser au Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, et je remercie les autres membres qui n'auront peut-être pas l'occasion de répondre. J'aimerais qu'ils puissent donner une réponse complète et solide sans être interrompus, puisqu'ils sont nos invités.

D'après mon expérience concernant les actifs de Postes Canada, nous sous-utilisons une partie de notre potentiel. J'ai remarqué que votre campagne sur l'abordabilité comprend également tout, de la fabrication à l'utilisation de nos actifs, jusqu'au paiement d'un dividende aux contribuables, ce que Postes Canada fait depuis très longtemps.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont nous pourrions orienter un peu le secteur manufacturier dans cette direction? Par exemple, les véhicules que nous avons achetés récemment provenaient de la Turquie. Ils pourraient, en fait, être fabriqués ici, au Canada. Pourriez-vous nous expliquer ce que vous proposez?

[Français]

M. Jean-Philippe Grenier: Je vous remercie de la question, monsieur Masse.

Les véhicules que nous utilisons actuellement à Postes Canada sont des véhicules hybrides fabriqués en Turquie. Il n'existe aucune directive qui favorise les achats canadiens, mais nous avons vu récemment que les trois grands constructeurs automobiles, situés dans le sud de l'Ontario, ont signé des ententes avec Unifor, un autre syndicat, pour la main-d'œuvre et que GM est en train de rouvrir son usine de production de véhicules à Oshawa.

Actuellement, de grandes occasions s'offrent au Canada s'il se dirige vers l'électrification des transports. Nous avons vu que l'usine de Ford, à Oakville, a annoncé qu'elle produirait sept types de véhicules électriques. Ce qu'il faut mettre en lumière à cet égard, c'est que nous avons besoin de flottes de véhicules de livraison adaptés aux conditions météorologiques du Canada et conçus pour être utilisés dans nos territoires.

En Allemagne, l'entreprise Mercedes a construit un véhicule entièrement électrique ayant une autonomie de 200 kilomètres, qu'elle a testé en Russie dans des conditions hivernales très froides, comme celles des hivers canadiens. Or, je crois qu'une telle expertise pourrait être développée au Canada pour permettre l'achat de véhicules fabriqués entièrement au Canada. Cela aiderait à relancer l'économie et à créer des emplois verts au Canada, et cela permettrait à des sociétés de la Couronne d'utiliser des véhicules fabriqués ici.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Baldinelli.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins d'être ici ce matin.

J'aimerais m'adresser à M. McTeague et revenir sur certains commentaires qu'il a faits plus tôt.

En réponse à une série de questions, vous avez mentionné que si nous ne faisons pas attention à l'approche que nous adoptons, cela aura probablement un impact économique sur le type de relance que nous allons connaître dans les années à venir.

Pour faire suite aux questions de l'un de mes collègues, nous avons parlé de la Loi sur l'énergie verte.

Je viens de Niagara Falls, et vous avez dit que vous veniez de Pickering. J'ai les centrales de Sir Adam Beck dont vous avez parlé, 2 200 mégawatts d'électricité.

En ce qui concerne les répercussions et les niveaux d'endettement qui ont découlé de la Loi sur l'énergie verte, les personnes qui ont participé à l'élaboration de ces politiques sont les mêmes que celles qui participent à l'élaboration des politiques que le gouvernement fédéral préconise maintenant. Cela m'inquiète pour mes électeurs.

Cela vous préoccupe-t-il? Quel impact cela aura-t-il sur notre pays?

L'hon. Dan McTeague: Monsieur Baldinelli, merci, et c'est un grand plaisir.

Je ne suis pas très loin de chez vous, à Oakville. Je peux vous dire que, de chez moi en ce moment, on peut voir l'électricité qui vient de Adam Beck, l'une des quelques lignes de 1911 qu'il nous reste encore.

Cela nous préoccupe tous, bien entendu, monsieur Baldinelli, quand les électeurs souhaitent comprendre où s'en va l'économie, quand la bulle économique dans laquelle nous nous trouvons actuellement, non seulement en ce qui concerne le logement, mais aussi le prix du bois d'œuvre... Nous assistons maintenant à un retour de l'inflation.

Je pense que la dernière chose dont nous avons besoin, ce sont des technologies non testées et non éprouvées qui vont bien au-delà des lois de la physique, mais qui nous semblent réalisables, ici au Canada, pour l'instant.

À Oakville, et je suis sûr que vous êtes passé devant, vous voyez plus de 12 000 automobiles qui attendent là parce que nous n'avons pas de micropuces. Il en manque 17 dans chaque véhicule.

Nous devons comprendre que, dans le cadre de cette transition vers la nouvelle économie verte ou nouvelle, nous ne pouvons pas oublier que cela ne peut se faire sans combustibles fossiles et sans hydrocarbures. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de gens dans votre circonscription ou dans mon ancienne circonscription qui seraient en désaccord sur ce point.

C'est une excellente question, mais j'ai l'impression que notre pays a l'occasion de se réjouir et de célébrer. Je crains énormément que, sans un secteur pétrolier et gazier prospère, avec les effets négatifs des taxes sur le carbone sur le secteur manufacturier et notre secteur agricole, nous pourrions nous retrouver dans une situation où nous ne pourrions pas rembourser les dettes massives que nous avons contractées. Cela soulève, je pense, le problème des générations.

J'étais là, de 1993 à 1998, lorsque notre gouvernement a dû faire des choix très impopulaires pour sabrer dans les programmes sociaux pour les enseignants, pour le logement, pour les pensions et pour nos hôpitaux. Je ne pense pas que nous voulions nous engager dans cette voie. Je crois qu'il faut être très prudent et regarder avant de sauter.

● (1225)

M. Tony Baldinelli: Merci.

À ce sujet et à propos de l'approche dont nous parlons, vous avez récemment affiché sur votre site Web des renseignements sur les réductions et les cibles d'émissions. Vous avez parlé des émissions de gaz à effet de serre au Canada qui sont énumérées, et notre niveau d'émissions en 2019 a augmenté de 1 % par rapport à 2018.

Lorsque vous comparez les résultats aux objectifs de l'Accord de Paris — nous allons jusqu'en 2005 comme année de référence —, vous dites qu'au cours de ces 14 années, les émissions n'ont diminué que de 1 %. Vous affirmez ensuite, avec les nouveaux engagements du gouvernement, qu'il devra réduire les émissions de 29 % sur 11 ans. Comment peut-on faire cela sans nuire à l'économie canadienne, concrètement?

L'hon. Dan McTeague: C'est une très bonne question, monsieur Baldinelli. Je ne sais pas comment ils vont s'y prendre. J'ai essayé de voir comment il est possible...

En supposant que l'objectif de Paris de 30 % de réduction par rapport à 2005 puisse être atteint d'ici 2030, vous l'augmentez maintenant pour le porter à 40 ou 45 %...

M. Tony Baldinelli: Il a été haussé.

L'hon. Dan McTeague: Oui. Je ne sais pas comment on peut y arriver.

Écoutez, les prochaines données et informations que le Comité doit comprendre, et je pense qu'il va les entendre, c'est qu'avec le confinement au Canada, nous avons assisté à une diminution de 7 %. Est-ce que nous sommes tous prêts à accepter un confinement de sept ans pour atteindre ces objectifs? Nous devons nous assurer que la technologie permettra d'optimiser toutes les mesures que nous adoptons.

Je suis d'accord avec vous. Je pense que ce sont là d'excellents objectifs, très ambitieux, mais je pense qu'ils ne sont ni réalisables ni réalistes. Tous les partis doivent en prendre conscience. Nous devons établir des objectifs réalistes dans le contexte des grandes réalisations de ce pays, surtout dans votre circonscription, qui a été la première au monde à adopter la technologie de Tesla.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Erskine-Smith, pour cinq minutes.

M. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur McTeague, tout d'abord, je vous remercie de vos années de service. Je sais que vous comptez de nombreuses années de service, que ce travail n'est pas toujours facile, et je vous en suis reconnaissant.

Monsieur Ehsassi et vous avez échangé au sujet de la science. De toute évidence, nous devons tenir compte des données scientifiques. Évidemment, nous avons des obligations envers la communauté internationale. Mais nous devons aussi nous préoccuper de nos enfants. En fin de compte, il s'agit aussi d'assurer la protection des emplois ici.

Vous avez dit que c'était une bonne idée, et je pense que ce que vous vouliez dire, c'est que c'est une bonne idée, mais qu'il y a des questions plus pressantes pour les Canadiens. Je pourrais peut-être replacer le tout dans un contexte différent. Si je disais à mes élec-

teurs que nous devons nous attaquer au risque de pandémie — c'est une bonne idée —, mais que je me concentre vraiment sur l'abordabilité en ce moment, ne pensez-vous pas que mes électeurs diraient qu'il faut avant tout mettre l'accent sur la réduction du risque de pandémie?

L'hon. Dan McTeague: C'est une très bonne question, monsieur Erskine-Smith. Je sais que vous faites du bon travail. Je vous vois un peu comme je me revois moi-même il y a 20 ou 30 ans, alors je vous lève mon chapeau. Vous faites partie du bon comité.

Mes concitoyens auraient soulevé des questions à l'époque afin de savoir pour quoi on augmenterait les impôts en pleine pandémie, ce que le gouvernement a malheureusement fait non pas une fois, mais bien deux fois. Je pense que nous devons faire face à ces crises au fur et à mesure qu'elles surviennent, mais nous devons aussi planifier à long terme en fonction de ce que nous voulons faire. Yogi Berra l'a très bien dit... ou pour reprendre une expression de Jean Chrétien, si vous ne savez pas où vous allez, vous avez de fortes chances de vous retrouver ailleurs.

Je pense que dans le contexte de [*Difficultés techniques*], quels sont les résultats attendus du gouvernement fédéral, de notre Parlement, en ce qui a trait à sa capacité de régler le problème? Nous avons passé beaucoup de temps à parler d'énergie verte et d'idées vertes pour l'avenir. Je pense que c'est important de le faire, mais je pense aussi que beaucoup de gens perdent l'intérêt...

● (1230)

M. Nathaniel Erskine-Smith: Je suis désolé. Je n'ai que cinq minutes.

L'hon. Dan McTeague: Oui. Continuez.

M. Nathaniel Erskine-Smith: J'aimerais parler en particulier du risque de pandémie. Lorsque je regarde les montants en jeu — je sais que vous aimez les chiffres —, les estimations indiquent que les coûts de prévention d'une pandémie se chiffrent en milliards de dollars et les coûts des pandémies, en billions de dollars. C'est ce que nous vivons aujourd'hui. Le risque de pandémie me tient beaucoup à coeur, pas seulement parce que c'est une bonne idée, mais parce qu'il faut réduire ce risque à tout prix.

Ensuite, j'ai lu le rapport de juillet du Programme des Nations unies pour l'environnement, le PNUE. On peut y lire que sur les sept facteurs humains qui sont les plus susceptibles d'entraîner l'émergence de zoonoses, un aspect qui me tient beaucoup à coeur pour ce qui est de réduire ce risque, se trouve le changement climatique. Si nous regardons les chiffres et ce que nous voulons faire, ne devrions-nous pas nous attaquer sérieusement aux changements climatiques?

L'hon. Dan McTeague: Je pense que vous avez raison, mais ce que je n'ai pas pu dire dans mes observations initiales — j'espère que le greffier vous a distribué les documents —, c'est que Steve Koonin, l'ancien sous-secrétaire d'Obama, a également dit que nous ne saurions surestimer l'impact économique négatif des changements climatiques.

Pour ce qui est de la santé en particulier— c'est peut-être tout à fait le contraire de ce que nous pensons aujourd'hui, mais ce n'était pas le cas il y a 10 ou 12 ans —, sans les combustibles fossiles, sans les hydrocarbures, la civilisation ne profiterait pas du même genre de protection, la civilisation ne pourrait pas proliférer, comme on le voit aujourd'hui. Même si les changements climatiques sont peut-être liés, et je n'en doute pas un seul instant, à d'autres problèmes, c'est aussi l'une des principales raisons pour lesquelles nos combustibles fossiles, dont nous essayons de nous débarrasser, ont beaucoup à voir avec l'augmentation, l'amélioration et la protection.

Il suffit de penser, entre autres, à l'équipement de protection individuelle, qui est conçu à partir de combustibles fossiles...

M. Nathaniel Erskine-Smith: Je suis d'accord pour dire que nous avons bâti une civilisation et, dans une large mesure, assuré une certaine prospérité au Canada grâce à l'expansion des combustibles fossiles, mais nous devons aussi reconnaître les risques qu'ils comportent pour nous à long terme, y compris pour nos enfants, et pour le reste du monde. Encore une fois, selon le rapport du PNUE, « Un examen exhaustif de la littérature sur les maladies émergentes au Brésil a montré qu'il existait un lien entre les épidémies de maladies infectieuses et... les phénomènes climatiques extrêmes... et les changements environnementaux... [y compris] la déforestation. » Les progrès dont nous sommes si fiers ne sont pas nécessairement durables.

Quoi qu'il en soit, je comprends ce que vous dites au sujet de l'abordabilité. Je me soucie également de la défense des intérêts des consommateurs. Je pense que nous devons nous concentrer là-dessus. C'est pourquoi la tarification de la pollution doit être sans incidence sur les revenus, et l'argent doit revenir aux Canadiens. Idéalement, ceux qui se trouvent au bas de l'échelle et au milieu de l'échelle sont entièrement intégrés, dans la mesure du possible. Nous devons changer nos façons de faire, évidemment, et pas seulement en ce qui concerne les changements climatiques, mais aussi en ce qui concerne la réduction du risque de pandémie. Cela dit, je vous remercie de vos efforts.

Pour le temps qu'il me reste, et je sais que c'est peu, je vais demander à Mme Brouillette, du Réseau action climat Canada, comment nos objectifs de lutte contre les changements climatiques se comparent à ceux des autres pays, particulièrement en ce qui concerne les programmes de rétablissement.

[Français]

Mme Caroline Brouillette: Je vous remercie beaucoup de la question.

D'abord, il faut savoir que plusieurs pays, dont les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Allemagne, ont annoncé de nouvelles cibles dans le contexte du sommet sur le climat organisé par le président Joe Biden. Le Canada a annoncé une nouvelle cible de réduction des gaz à effet de serre de 40 % à 45 %. C'est un pas dans la bonne direction, mais parmi tous ces pays qui ont annoncé de nouvelles cibles, nous sommes de ceux qui ont les cibles les plus basses. Il faut donc continuer à augmenter notre ambition climatique.

En matière d'investissement par habitant, le Canada a fait des investissements historiques. Toutefois, quand on compare ces investissements à ceux de la France, de l'Allemagne, de l'Union européenne et des États-Unis, ils restent parmi ceux qui sont les moins élevés.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Nous allons maintenant entamer notre troisième tour de questions.

[Français]

Monsieur Généreux, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais faire un peu d'humour. Si la connexion Internet de M. McTeague est comme sa ligne électrique, qui date de 1911, il ne peut se surprendre d'avoir autant de problèmes.

Cela étant dit, il faut vraiment apprécier la façon dont mon collègue s'est adressé à notre témoin. Il est important de faire preuve d'un minimum de respect, malgré les divergences d'opinions. C'est comme si je demandais à Mmes Brouillette et Latour si elles étaient des avocates ou des scientifiques et que je ne pouvais pas prendre en compte leurs réponses si elles me répondaient négativement. Sincèrement, nous ne pouvons pas faire cela. Tout le monde a droit à une opinion quant à notre environnement et à tout ce que nous pouvons faire sur ce plan.

Madame Brouillette, je vais vous donner l'occasion de continuer ce que vous aviez commencé à dire. Vous avez froncé les sourcils à plusieurs reprises. Puisque vous êtes près de votre écran, j'ai pu voir que vous avez froncé les sourcils lorsque M. McTeague a parlé de plus de pipelines au Canada et de la possible fermeture de la ligne 5. Nous verrons ce qui va arriver après le débat de ce soir, mais il y aura des conséquences néfastes très importantes au Canada si cette dernière ferme. Nous sommes évidemment en faveur d'une transition éventuelle.

Selon vous, quel devrait être l'échéancier d'une transition effectuée de façon efficace au Canada?

● (1235)

Mme Caroline Brouillette: Je vous remercie de la question.

Avant de demander à ma collègue de compléter ma réponse, j'aimerais expliquer mes froncements de sourcils. Je souhaite rétablir les faits quant à la question des subventions destinées aux énergies renouvelables, ce dont il a été question à plusieurs reprises.

On ne peut pas étudier cette question sans examiner du même coup la question des subventions destinées aux énergies fossiles. On sait que ces subventions ont triplé pendant la pandémie. On investit donc de l'argent des contribuables canadiens dans ce secteur et cela contribue à ralentir cette transition nécessaire. Selon un rapport d'Environmental Defence, le gouvernement fédéral avait récemment déjà annoncé ou fourni pas moins de 18 milliards de dollars aux secteurs pétrolier et gazier. Cela inclut près de 14...

M. Bernard Généreux: Parlez-vous des subventions salariales qui ont été offertes par le gouvernement à Air Canada ou aux entreprises canadiennes?

Mme Caroline Brouillette: Cela peut prendre différentes formes, comme des crédits fiscaux ou des programmes qui établissent un coût pour les émissions de gaz à effet de serre selon le principe du pollueur-payeur.

M. Bernard Généreux: Je m'excuse, mais j'aimerais vous poser plusieurs questions et mon temps de parole est limité.

Nous vivons tous sur la même planète, où rien ne se crée et rien ne se perd. C'est ce que ma mère me disait toujours. Si l'on n'utilisait pas de pétrole au Canada ou si l'on en réduisait notre utilisation afin de respecter nos cibles, à quel endroit devrait-on s'approvisionner en pétrole ailleurs dans le monde?

Mme Caroline Brouillette: Toutes les nouvelles infrastructures prévues dans le cadre de l'expansion des secteurs pétrolier et gazier sont destinées à des fins d'exportation. Au Canada, l'expansion de ces secteurs est, d'une certaine façon, détachée de la question de la demande en énergie et de la manière dont les Canadiennes et les Canadiens s'alimentent en énergie. Cela ne veut pas dire que l'on ne doit pas réduire la demande en énergie fossile des Canadiennes et des Canadiens. Il y a plusieurs mesures possibles. Nous avons parlé, par exemple, d'une norme véhicules zéro émission, ou norme VZE, d'ici 2035, comme celle établie par le Québec.

J'ajouterais que des groupes, dont le Réseau action climat Canada et Environmental Defence, ont réalisé une modélisation des effets de la réduction de nos émissions de 60 % d'ici 2030 sur l'économie canadienne. Ils ont constaté que cela réduisait les coûts énergétiques des ménages. Ces problèmes d'abordabilité...

M. Bernard Généreux: Comment se fait-il que les Québécois, qui se prétendent de grands défenseurs de l'environnement, soient aussi les plus grands consommateurs de véhicules utilitaires sport, ou VUS, et de camionnettes Ford-150 au Canada, si ce n'est pas en Amérique du Nord?

Je vous rappelle que j'ai été maire de la ville de La Pocatière et que nous avons été, en 2005, les premiers à implanter des bacs bruns dans tout l'Est du Québec — cela fait seize ans. Comment se fait-il que le sac à ordures des Québécois soit le plus lourd à cause des matières putrescibles qu'il contient?

N'y a-t-il pas une certaine forme d'hypocrisie à cet égard?

La présidente: Je vous demanderais d'être brève, madame Brouillette.

Mme Caroline Brouillette: C'est une très bonne question.

Nous savons que les VUS contribuent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Je vous invite, monsieur Généreux, à aller consulter un rapport d'Équiterre sur les publicités et sur les dépenses en marketing concernant ce type de véhicule. C'est avec plaisir que je vous ferai parvenir le lien menant à ce rapport.

M. Bernard Généreux: Il y a cependant des consommateurs qui les achètent.

La présidente: Monsieur Généreux...

M. Bernard Généreux: Excusez-moi, madame la présidente.

La présidente: Votre temps de parole est écoulé, monsieur Généreux.

Madame Brouillette, serait-il possible d'envoyer le lien du document en question au greffier? Il va le transmettre aux membres du Comité.

Je vous remercie.

[Traduction]

Nous cédon maintenant la parole à Mme Jaczek.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci aux témoins. Bon nombre d'entre vous ont fait d'excellentes recommandations sur la voie à suivre pour la reprise économique, surtout ceux et celles d'entre vous qui se sont penchés sur les changements climatiques.

J'aimerais demander à M. Cairo, de l'Advanced Building Innovation Company, de nous en dire un peu plus sur ses recommandations.

Nous avons reçu votre aide-mémoire, monsieur Cairo. Vous vous intéressez particulièrement à certains domaines, dont l'augmentation du soutien à la recherche-développement, la R-D. Votre entreprise a-t-elle eu accès à une source de soutien du gouvernement? Comment avez-vous pu faire tout ce que vous avez fait jusqu'à maintenant? Quelles sont vos recommandations concernant le financement de la R-D?

• (1240)

M. Frank Cairo: Merci beaucoup pour la question.

Cela vous surprendra peut-être, mais selon mon point de vue personnel, qui est fondé à la fois sur l'intérêt des universitaires et aussi sur l'esprit d'entreprise de notre organisation et sur mes propres antécédents en affaires, les entreprises doivent demeurer dans un environnement concurrentiel et être obligées de se débrouiller seules.

Je pense que l'innovation dans l'avenir, en ce qui concerne le climat et les nombreuses facettes d'un avenir durable, doit se produire dans un marché concurrentiel sans que l'État ait vraiment besoin d'intervenir.

Pour répondre plus précisément à votre question sur la R-D, l'une des meilleures façons de gérer les investissements dans la recherche et le développement consiste à accorder des allègements fiscaux et des crédits pour ce genre d'investissements. Je ne suggère pas ici que le gouvernement accorde du financement pour stimuler la recherche et le développement, mais plutôt de faire en sorte que les entreprises soient incitées à investir dans les technologies du futur et dans des solutions immédiates à certains des plus gros problèmes auxquels nous faisons face en exonérant ces investissements d'impôts excessifs.

Je peux parler de nombreux exemples qui me viennent à l'esprit en particulier. Pour notre propre entreprise, par exemple, nous n'avons eu accès à aucun financement gouvernemental. Nous avons demandé, notamment, des crédits d'impôt pour la recherche et le développement associés à des investissements importants. La compensation de ces investissements ne s'approchera même pas du montant que nous investissons, mais je pense que c'est tout de même la bonne chose à faire pour une entreprise. Je ne pense pas qu'il incombe au gouvernement d'investir partout.

Je pense que les entreprises responsables, lorsqu'elles envisagent une nouvelle économie et une nouvelle demande des consommateurs, peuvent passer à une vitesse supérieure et ne pas toujours regarder en arrière. Les entreprises responsables de l'avenir essaieront toujours de se réinventer à mesure que les consommateurs et la demande changeront. Dans certains cas, elles se dirigeront vers la durabilité et dans d'autres, elles s'en éloigneront, assez paradoxalement.

Mme Helena Jaczek: Merci. Je vous sais gré votre franchise.

Vous parlez aussi de réformes du processus de planification et d'approbation des immeubles, qui relèvent davantage des provinces et des municipalités.

Je sais qu'une partie de votre travail porte sur les procédés de fabrication modulaire de pointe. Avez-vous eu de la difficulté à faire approuver des projets? Je sais que la ville de Markham, par exemple — c'est la région que je représente — s'intéresse énormément à ce type de construction.

Selon vous, que faut-il faire dans ce domaine?

M. Frank Cairo: C'est une excellente question, et je vous en remercie.

Il me faudrait des semaines pour démêler cet écheveau, en quelque sorte, mais je dirais que la planification en fonction de l'utilisation prévue, particulièrement en Ontario, n'a pas suivi le rythme de la souplesse nécessaire pour un nombre incalculable de villes de l'avenir. J'ai une foule d'idées sur la façon de réformer ce domaine, mais ce que je peux dire, c'est que je ne crois pas que l'ajout de règlements dans les codes du bâtiment constitue la solution. Nous avons des exemples très précis de technologies plus éco-énergétiques et écologiques qui sont en fait exclues en raison d'aspects désuets des codes du bâtiment et de régimes très prescriptifs sur ce à quoi doivent ressembler les solutions écoénergétiques.

À mon avis, à mesure que les consommateurs exigeront des produits plus écoénergétiques, les industries qui fabriquent ces produits s'adapteront et fourniront aux consommateurs ce qu'ils recherchent. Le rôle du gouvernement n'est pas d'établir, par exemple, les cinq choses qu'il faut faire pour être écoénergétique. Je pense que l'industrie peut faire un excellent travail pour ce qui est de repousser les limites de l'efficacité énergétique. Nous avons en fait réduit l'empreinte carbone de notre gamme de produits de 30 %, bien au-delà des exigences du code du bâtiment. Une grande partie de ce que nous faisons n'existerait pas si nous ne contestions pas toujours ce que prescrit le code du bâtiment actuellement en vigueur.

Je vous remercie beaucoup d'avoir posé cette question, et je pense qu'elle est très importante.

Mme Helena Jaczek: Merci.

• (1245)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Lemire.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais m'adresser à M. Charette et à M. Grenier, du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes.

Pouvez-vous nous dire en quoi consiste votre projet de diversification des services, que vous avez mentionné rapidement?

Pourriez-vous aussi nous donner votre appréciation de la Stratégie pour un gouvernement vert des libéraux, qui découle du dernier budget qui a été déposé?

M. Hugo Charette: Pour ce qui est de la diversification des services, nous offrons de plus en plus de services dans les bureaux de poste, notamment la banque postale et Service Canada. Nous voulons vraiment réinventer le bureau de poste.

En ce qui a trait à la Stratégie pour un gouvernement vert des libéraux, ceux-ci utilisent le mot « encourager » lorsqu'ils parlent des sociétés d'État. C'est là qu'il y a un manque de leadership, à notre avis. Que veut dire « encourager »? Est-ce qu'on finance cent pour cent de la transition énergétique ou s'agit-il d'une petite tape dans le dos par l'envoi d'une carte postale qui dit « vous êtes capables de le faire »?

Nous voulons faire valoir aujourd'hui que cette stratégie manque de vigueur. Il faut inclure les sociétés d'État dans le plan de relance et, pour ce faire, utiliser un langage clair et précis. C'est vraiment ce que nous souhaitons. C'est vraiment le symbole et le signal qu'il faut transmettre.

Quand M. McTeague dit qu'il faut attendre et agir progressivement, cela me fait un peu sursauter. Vous avez reçu à titre de témoin M. Breton, de Mobilité électrique Canada. Il a brossé un portrait intéressant de la situation. Selon lui, il ne faut pas voir l'électrification du transport comme une dépense, mais comme un investissement. Il a insisté sur le fait qu'il ne fallait pas rater le bateau, que l'Europe et l'Asie étaient en train de se positionner et que c'était également le cas pour nos partenaires, les Américains.

Dirigeons-nous vers l'électrification des transports, mais, pour ce faire, utilisons notre plus grande société d'État. Ce n'est pas en installant neuf bornes de recharge qu'on envoie à l'industrie un message fort sur la direction qu'il faut prendre.

M. Sébastien Lemire: Vous avez tout à fait raison.

Vous avez parlé d'une étude de l'Université Queen's sur le réseau des bornes et de l'importance d'investir dans un réseau secondaire. Vous avez dit que les bureaux de Postes Canada pourraient être utilisés. Vous avez aussi parlé de l'optimisation des bornes, qui pourraient servir 24 heures par jour.

Qu'en est-il de ce projet pilote? Pouvez-vous nous en parler un peu? Si j'ai bien compris, on a recours à une firme américaine.

M. Hugo Charette: C'est l'entreprise ChargePoint qui va installer les neuf bornes de recharge qui constituent le projet pilote avancé par l'employeur.

L'étude de l'Université Queen's nous a permis de voir tout le potentiel qui s'offrirait. On parle de la relance post-COVID-19, de la relance verte, mais il faut également parler de la relance touristique, qui peut être un vecteur. Nous avons l'infrastructure. Nous pouvons donc installer des bornes de recharge et accélérer la transition.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie beaucoup.

La présidente: Je vous remercie.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à M. Masse.

Il vous reste deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Je vais poser une brève question au Réseau action climat Canada, et j'espère que M. Allan pourra aussi y répondre brièvement.

J'ai commencé par M. McTeague, et nous avons entendu parler de la ligne 5 parce qu'elle est liée à l'activité de fabrication qui a lieu dans ma circonscription, c'est-à-dire celle du véhicule hybride à batterie, le Pacifica, qui a en fait été refusé par Postes Canada, mais non par le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, au profit de véhicules achetés en Turquie. Je pense que c'est important parce que nous avons besoin de ces activités afin de pouvoir poursuivre les productions en prenant le virage nécessaire. Ensuite, nous entendons parler de la possibilité offerte par Postes Canada, qui est en fait celle de l'approvisionnement.

Le Réseau action climat Canada, au sujet duquel j'entends dire depuis que je suis ici — et j'entends rester objectif — par les gouvernements libéraux et conservateurs, qu'il ne peut pas participer au processus des marchés publics. Cependant, je considère qu'il s'agit d'une occasion unique, que ce soit dans ma circonscription ou à Oshawa, ou partout ailleurs au pays, de participer à ce genre d'approvisionnement en électricité, parce que cela fera baisser les prix à la consommation.

Que pensez-vous de l'approvisionnement en général en ce qui concerne les marchés publics semblables à ceux que l'on observe aux États-Unis et en Europe?

[Français]

Mme Caroline Brouillette: Je vous remercie de la question.

C'est certain que, compte tenu du pouvoir d'achat du gouvernement en matière d'approvisionnement, c'est une excellente occasion de créer un effet en cascade sur l'économie en contribuant à cette transformation.

D'ailleurs, il sera important, lorsque se produira ce changement lié à l'approvisionnement, de ne pas oublier la question de la transition juste, que ma collègue Mme Latour a mentionnée tout à l'heure. Il faut soutenir les travailleurs et les travailleuses des secteurs qui vont être touchés. On sait qu'ils le sont déjà, non seulement à cause des changements climatiques, mais aussi à cause de l'automatisation. De notre côté, nous nous attendons à ce qu'il y ait du mouvement sur la question d'une loi sur la transition juste.

[Traduction]

M. Brian Masse: Nous pourrions commencer par protéger les emplois de ces travailleurs dans ma circonscription et ailleurs, au lieu d'acheter des véhicules en Turquie, ce qui est le comble de l'absurde.

Monsieur Allan, je suis désolé. Je vais vous céder le temps qu'il me reste.

• (1250)

M. Travis Allan: Merci. C'est une question très importante.

Dans des provinces comme le Québec et la Colombie-Britannique, qui ont vraiment commencé à électrifier leurs parcs de véhicules provinciaux et municipaux, il s'agit d'une occasion très importante pour les entreprises canadiennes, tant du côté de la recharge que du côté des véhicules, à mesure que nous construirons plus de véhicules électriques canadiens. Je suis entièrement en faveur de cette possibilité.

Il y a aussi des enjeux commerciaux intéressants que nous devons régler et examiner en ce qui concerne la politique d'achat aux États-Unis.

Je vais en rester là pour l'instant.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Poilievre.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

L'hon. Pierre Poilievre: Monsieur Cairo, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Nous sommes très fiers d'avoir une entreprise locale et un champion de l'innovation et de la technologie qui témoigne devant notre auguste comité.

Ce que vous faites, c'est rendre le logement plus abordable grâce à votre technologie. À mon avis, c'est une occasion d'offrir l'accès à la propriété à des gens qui, autrement, seraient obligés de payer un loyer pour le reste de leur vie.

Pourriez-vous nous parler un peu de la façon dont votre technologie permettra aux gens de la classe ouvrière de réaliser son rêve d'accéder à la propriété?

M. Frank Cairo: Merci de votre question, monsieur Poilievre.

C'est en fait un élément très important de notre philosophie que de nous pencher sur l'abordabilité du parc de logements. Cela devient un problème extrêmement important non seulement à Ottawa, mais partout au pays. Les pratiques de fabrication offrent toute une gamme de solutions pour régler le problème.

Le facteur le plus important qui crée un problème d'abordabilité, évidemment, c'est le coût des terrains et le manque de terrains pour le stock de maisons en milieu urbain. Par la suite, les coûts de construction ont grimpé en flèche. Le coût d'assemblage traditionnel des maisons a vraiment augmenté de façon astronomique.

L'hon. Pierre Poilievre: Puis-je vous demander une précision? Vous dites que le coût des terrains et la pénurie de terrains constituent un problème. Nous vivons dans l'un des pays les plus vastes au monde en superficie. Nous avons l'une des plus faibles densités de population de tous les pays de la planète.

Comment peut-on malgré tout manquer de terrains?

M. Frank Cairo: Les municipalités de l'Ontario, mais aussi le gouvernement précédent en Ontario, ont pris des mesures assez draconiennes pour intensifier la croissance dans les zones urbaines existantes au lieu de favoriser une croissance responsable et durable à l'extérieur des zones urbaines existantes. Cela a mené, en partie, à des menaces qui pèsent sur les quartiers existants où existent des projets d'immeubles de hauteur moyenne et de gratte-ciel auxquels les citoyens s'opposent catégoriquement. Or, il demeure malgré tout important de favoriser la mixité d'un quartier.

Cela dit, nous avons adopté une approche de croissance en misant sur une intensification telle que le coût d'une nouvelle maison a augmenté de façon spectaculaire. Les consommateurs, surtout les néo-Canadiens, veulent avoir une cour arrière et ce que le Canada a de meilleur à offrir comme changement dans leur mode de vie. Il a été difficile de les convaincre d'emménager dans des tours d'habitation. Comme la demande a monté en flèche par rapport à la faiblesse de l'offre, le prix de ces nouvelles maisons a beaucoup augmenté.

L'hon. Pierre Poilievre: Essentiellement, les gens de la classe ouvrière et les immigrants veulent et devraient avoir la possibilité de gagner un bon salaire et d'investir cet argent dans une bonne maison, mais les gouvernements municipaux et provinciaux les empêchent en limitant leur accès aux terrains, même si le Canada est beaucoup plus inhabité qu'habité. Même si l'on répartissait les Canadiens de façon égale, chaque Canadien aurait plus que la superficie d'un terrain de football à sa disposition, mais malgré cela, nous manquons de terrains. C'est un échec du gouvernement, et non un échec du marché.

Cela vaut pour le côté de l'offre. Du côté de la demande, vous me dites que le coût des matières premières augmente. J'ai constaté que ces prix ont augmenté en même temps que la Banque du Canada a imprimé des sommes d'argent sans précédent. Le prix du bois d'oeuvre a augmenté de 400 %, tandis que celui des produits de base augmentait de 50 %. Cela vient évidemment faire grimper le prix d'une maison.

Avez-vous observé les mêmes pressions inflationnistes au cours de la dernière année, depuis que la banque centrale a commencé à imprimer de l'argent en grande quantité?

M. Frank Cairo: Les statistiques faisant état des augmentations dont vous venez de parler sont rigoureusement exactes. Le coût d'une nouvelle maison constitue un très grave problème à l'heure actuelle.

L'hon. Pierre Poilievre: C'est une taxe inflationniste qui nuit aux travailleurs parce que leurs salaires n'augmentent pas au même rythme. Bien sûr, c'est une très bonne nouvelle pour les gens extrêmement riches dont les actifs prennent beaucoup plus de valeur. Ainsi, les riches s'enrichissent et les pauvres s'appauvrissent.

Dites-moi comment une entreprise comme la vôtre peut contrer cet effet injuste en rendant le logement plus abordable et en libérant les forces de la libre entreprise pour donner aux gens la possibilité d'accéder à la propriété?

• (1255)

M. Frank Cairo: Traditionnellement, les constructeurs de maisons neuves sont en mesure de contrer toute forme de concurrence en étant propriétaires de ressources foncières très rares. Si nous pouvions créer de la concurrence en fabriquant des logements d'une nouvelle façon qui n'est pas liée à la propriété foncière, cette concurrence pour les produits de construction et les maisons elles-mêmes pourrait déclencher la création d'un parc de logements plus abordables.

Cela ne règle pas le problème de l'augmentation de la valeur des terrains, des droits municipaux et provinciaux et des taxes, mais je pense que la concurrence entourant les produits manufacturés aura un effet positif sur l'abordabilité globale des maisons neuves.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Cairo.

Nous passons maintenant à M. Jowhari.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins de leur participation d'aujourd'hui.

J'aimerais poser une question à M. Allan.

Je crois savoir que l'une de vos filiales, FLO, travaille à un programme de recharge sur rue pour véhicules électriques d'une valeur

de 13 millions de dollars à New York. Je crois également savoir que vous comptez un certain nombre de ces projets dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Pouvez-vous nous donner une ventilation, par exemple en Amérique du Nord, de ces projets selon qu'ils ont lieu au Canada, aux États-Unis ou au Mexique?

M. Travis Allan: C'est exact. En fait, nous avons pris des stations que nous avons conçues et construites pour la Ville de Montréal et nous les avons adaptées et modifiées pour un certain nombre de villes américaines.

Nos deux plus grands déploiements aux États-Unis ont lieu à Los Angeles, où nous avons déployé des stations sur les réverbères existants pour tirer parti des mesures d'efficacité énergétique qu'ils ont prises là-bas et ainsi créer un plus grand nombre de bornes de recharge. Nous en sommes à quelques centaines. Nous venons également d'annoncer que nous expédierons plus de 120 stations à la ville de New York. Ces stations seront disséminées dans les cinq arrondissements. Elles ont été conçues sur mesure pour les rues de New York, parce que les autorités voulaient qu'elles aient un aspect particulier.

Nous espérons que ce n'est que le début d'une aventure encore plus grande. À l'heure actuelle, la plupart de nos opérations se déroulent au Canada. Nous avons vendu plus de 40 000 bornes de recharge depuis nos débuts. La majorité de ces projets sont au Canada, mais nous nous préparons à une expansion majeure aux États-Unis.

M. Majid Jowhari: C'est formidable.

Pouvez-vous nous parler du financement? Comment les projets ont-ils été financés? Par la municipalité? Par l'État? Dans le cadre d'une initiative du gouvernement fédéral aux États-Unis?

M. Travis Allan: Cela dépend de quel projet vous parlez.

À Los Angeles, le projet a été financé par le Bureau of Street Lighting, l'organisme municipal responsable des réverbères. Dans la ville de New York, il s'agit d'un programme cofinancé par Con Edison, le service public local, et notre entreprise.

Nous avons adopté différents modèles, de nombreux modèles appartenant aux services publics ou aux municipalités pour les déploiements au Canada. Au Canada, bien sûr, Ressources naturelles Canada offre un soutien très important, et ce ministère a permis d'étendre le déploiement des bornes de recharge au Canada.

M. Majid Jowhari: Oui.

Richmond Hill a reçu 13 de ces bornes de recharge. Je ne sais pas si elles proviennent de votre entreprise ou non. C'était une excellente nouvelle non seulement pour Richmond Hill, mais aussi pour la région de York, qui en reçoit beaucoup plus.

Selon vous, faut-il que ces bornes de recharge soient prêtes en prévision d'une augmentation de la demande? Devrions-nous attendre que les véhicules électriques, les VE, deviennent beaucoup moins chers, beaucoup plus abordables, avant de commencer à installer ces bornes de recharge?

Qu'en pensez-vous?

M. Travis Allan: Si vous posez la question aux gens qui veulent acheter de nouveaux véhicules, ils vous diront en très grande majorité qu'ils n'achèteront pas de véhicule électrique à moins de trouver un moyen de le recharger. En pratique, la plupart des Canadiens rechargent leur véhicule à la maison ou au travail la plupart du temps, à moins qu'ils vivent dans un immeuble en copropriété ou un appartement où il peut être plus difficile de le recharger. La plupart des recharges sont effectuées à la maison et au travail, et le déploiement devra se faire à ces endroits en priorité.

Les gens veulent avoir la certitude que, lorsqu'ils iront à la partie de baseball de leur enfant ou qu'ils ont une longue route à faire après le travail, ils auront accès à des bornes de recharge publiques. Il est important de prévoir des bornes de recharge pour les gens qui font du covoiturage ou qui, comme je l'ai dit, vivent dans des logements en copropriété et des appartements.

Nous constatons qu'il faut nécessairement construire l'infrastructure de base pour favoriser une adoption massive des véhicules électriques. C'est en fait l'un des moyens les plus importants d'assurer la transition du réseau de transport vers l'énergie propre.

• (1300)

M. Majid Jowhari: Excellent. Je vous remercie.

À votre avis, qu'est-ce que le gouvernement fédéral peut faire précisément, en plus de tout ce qu'il fait déjà, pour faciliter la construction de l'infrastructure dont vous parlez?

M. Travis Allan: Le gouvernement fédéral joue ce que j'appellerais un rôle essentiel en appuyant l'établissement de bornes de recharge publiques dans le cadre de l'Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de

remplacement et du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro de RNCan. Ce sont des programmes absolument cruciaux qui ont récemment été élargis et qui contribuent à faire en sorte que tous les Canadiens, et pas seulement ceux des grandes villes ou de certaines régions, aient accès à des services de transport électrique moins coûteux.

De plus, nous pensons qu'il a un grand rôle à jouer dans les marchés publics en raison de l'ampleur de ses parcs de véhicules.

Je vois que mon temps est écoulé. Je vous remercie.

M. Majid Jowhari: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Cela met fin à la séance d'aujourd'hui.

J'aimerais remercier les témoins de leur présence et de leur excellente participation, qui nous a été très utile dans le cadre de notre étude.

Bien sûr, je remercie aussi notre équipe des TI, les gens dans la salle, nos analystes et notre greffier.

[Français]

Encore une fois, je remercie énormément les interprètes de leur travail acharné.

[Traduction]

Sur ce, la séance est levée.

Bon après-midi à tous.

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>