



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

ENVI • NUMÉRO 021 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 22 février 2005

—
Président

M. Alan Tonks

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le mardi 22 février 2005

• (1105)

[Français]

Le président (M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.)): Mesdames et messieurs, bonjour.

[Traduction]

Bonjour et bienvenue au comité. Si tout le monde voulait bien prendre place, nous pourrions commencer. Nous accusons un petit retard. Merci.

Mesdames et messieurs, bonjour. Nous accueillons le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, M. Scott Brison, accompagné de ses hauts fonctionnaires. Il s'agit de François Guimond, sous-ministre délégué, Travaux publics et Services gouvernementaux; d'Yvette Aloïsi, sous-ministre adjointe, Direction générale des services ministériels, des ressources humaines et des communications; et de Bob Davidge, directeur, Direction des services de l'environnement et du développement durable.

Nous avons prévu une heure pour l'exposé du ministre et la période des questions. Je rappelle aux membres du comité, si c'est nécessaire, que nous poursuivons aujourd'hui notre étude en rapport avec la mise en oeuvre au Canada du Protocole de Kyoto : Partie I - Préparer la voie : la situation actuelle. Nous avons reçu des témoins au cours de nos dernières réunions, témoins qui nous ont fait part de leur conception de l'Accord de Kyoto, du plan de mise en oeuvre, etc. et nous recevons aujourd'hui sur ce sujet le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux.

Je vous cède la parole sans plus tarder, monsieur le ministre. Nous prévoyons habituellement dix minutes pour la présentation, qui sera suivie, en l'occurrence, d'une période de questions et réponses de 40 minutes. Je vous cède donc la parole et je vous souhaite de nouveau la bienvenue parmi nous.

Merci.

[Français]

L'hon. Scott Brison (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je suis heureux de cette occasion de participer aux délibérations du Comité sur le Protocole de Kyoto.

Deux raisons font qu'il est important pour moi d'être ici aujourd'hui. Premièrement, les activités du ministère dont je suis responsable ont un impact certain sur l'environnement. En effet, nous sommes le plus important propriétaire d'immeubles au Canada. Le ministère gère plus de 6,7 millions de mètres carrés de bureaux—situés dans des immeubles que soit nous possédons, soit nous louons. Nous exploitons également notre propre parc de véhicules, une autre source d'émissions de gaz à effet de serre, bien entendu.

Donc, en un sens, on pourrait dire que nous sommes une partie du problème, mais de fait la taille de notre ministère et l'envergure de

notre action nous donnent également l'occasion d'être un élément majeur de la solution. Nous pouvons exercer un énorme impact sur l'environnement en améliorant l'efficacité énergétique de nos immeubles et de notre parc de véhicules et en encourageant les 98 autres ministères et organismes à en faire autant.

Je peux vous dire que Travaux publics a été le premier ministère à adhérer au programme de laissez-passer pour les transports en commun dont le projet pilote fut un succès. Pour donner une idée de la réussite de ce projet au sein de notre ministère, nous avons maintenant plus de 700 de nos employés de la région de la capitale nationale qui utilisent le service Ecopass, et plus de 2 100 de ces abonnements ont été émis depuis le lancement du programme à l'automne 2004. C'est donc un programme qui marche très fort et un exemple du travail novateur que nous faisons, en concertation avec nos employés dont nous faisons des partenaires pour la création d'un Canada plus propre et plus vert.

Nous sommes très ouverts à la consultation et pour vous donner une idée de l'intérêt que nous portons aux idées, David McGuinty m'a approché la semaine dernière et m'a posé une très bonne question, soit si le ministère tenait compte de la proximité du transport en commun lors du choix de sites de bureaux pour le compte des ministères. J'ai vérifié auprès du sous-ministre et constaté que c'est le cas parfois seulement, et nous avons donc pris la décision que dorénavant, cela ferait partie de nos critères de choix des sites d'immeubles à bureau. La proximité du transport en commun sera concrètement un critère de choix des immeubles à bureau.

À titre de plus important acheteur au pays, nous influençons l'offre et la demande de produits et services écologiques. Étant le ministère qui joue le rôle primordial en matière d'assainissement des sites fédéraux contaminés, nous pouvons prendre l'initiative au Canada s'agissant de renforcer et d'exploiter l'efficacité du secteur privé à cet effet. En fait, j'aimerais que nous prenions l'initiative pour renforcer cette capacité à l'intérieur du secteur privé, afin que celui-ci puisse assainir non seulement les sites fédéraux mais aussi bon nombre des sites industriels contaminés à travers le pays.

D'ailleurs, si nous savons vraiment nous y prendre, ce pourra être un service exportable qui pourra contribuer à assainir des sites pollués partout dans le monde. Je crois réellement que ce pourrait devenir une industrie très positive et en expansion rapide. Si vous songez un moment au potentiel qui existe sur le plan de l'assainissement de sites pollués ou toxiques, grâce à une collaboration avec l'ACDI et le MAECI, je crois que notre ministère pourrait concrètement former des partenariats et offrir ce service au monde en développement comme un des éléments de notre panoplie d'outils.

Nous avons un savoir-faire sur le plan de la construction d'institutions. Nous sommes reconnus à l'échelle internationale sur le plan de la création d'institutions, de la construction d'un monde plus pacifique, stable et démocratique, mais il se trouve que l'une des plus grosses difficultés auxquelles est confronté le monde en développement, c'est l'assainissement des sites toxiques. J'aimerais donc que nous nous dotions au Canada d'un savoir-faire dans ce domaine, que Travaux publics joue un rôle de leadership au Canada pour mettre à profit les compétences spécifiques du secteur privé et collabore avec l'ACDI et le MAECI afin d'englober ce savoir-faire dans la boîte à outils que nous offrons au monde, en particulier au monde en développement.

Comme vous le savez peut-être, j'ai proposé quelques changements fondamentaux au sein de notre ministère qui vont transformer la façon dont lui-même, et toute l'administration publique, vont fonctionner. L'un de nos objectifs clés pour ce changement, c'est de contribuer à atteindre le but que le Canada s'est fixé en matière de développement durable et de protection de l'environnement. Je crois que notre ministère doit produire des dividendes tant économiques et écologiques que sociales, dans l'intérêt des Canadiens. Cela reflète mon point de vue personnel, mais aussi celui du gouvernement.

• (1110)

Lorsque le premier ministre m'a confié ce portefeuille, il m'a demandé de jouer au sein de ce ministère et au sein du gouvernement le rôle d'accélérateur du virage écologique de l'administration publique, en collaboration avec le président du Conseil du Trésor et le ministre de l'Environnement. Je vois cela comme une partie intégrante de notre stratégie consistant à transformer notre façon de travailler, en achetant plus intelligemment, en rationalisant notre approche des biens immobiliers et en tirant le meilleur parti possible de la technologie.

La stratégie de développement durable du ministère définit les grandes lignes qui nous permettront d'écologiser les opérations du gouvernement fédéral. Elle énonce nos quatre objectifs d'ensemble : premièrement, écologiser nos opérations à titre de gestionnaire des locaux à bureaux des 98 ministères et organismes; deuxièmement, écologiser les services que nous fournissons aux ministères et organismes fédéraux à titre d'agent de services communs; troisièmement, écologiser nos opérations internes; enfin, exercer un leadership à l'échelle nationale et même internationale pour ce qui est du virage vers des opérations gouvernementales écologiques.

La stratégie énonce une longue liste d'initiatives que nous mettrons en oeuvre en vue d'atteindre ces objectifs. Je ne passerai pas en revue chacune de ces initiatives aujourd'hui, me contentant de mettre en lumière certains des domaines où nous donnons l'exemple.

La question des gaz à effet de serre est au coeur des vos audiances, bien entendu, mais aussi de nos délibérations internes au ministère, à l'heure d'élaborer nos nouvelles politiques pour l'avenir. Comme le comité le sait, le Canada s'est engagé à réduire entre 2008 et 2010 ses

émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 par rapport au niveau de 1990.

Peut-être encore plus important, il faudra que le gouvernement du Canada exerce un leadership solide et visionnaire, tant pour réduire ses propres émissions que pour mettre en place les outils et encouragements nécessaires pour que d'autres en fassent autant. Notre ministère peut contribuer positivement sur les deux fronts.

De 1990 à 2003, Travaux publics a amélioré son efficacité énergétique de 33 p. 100, ce qui s'est traduit par une réduction de 20 p. 100 des émissions annuelles de gaz à effet de serre et une économie de 16 millions de dollars par an dans les dépenses de fonctionnement. Cela a été obtenu en améliorant systématiquement le rendement énergétique de notre parc immobilier. À signaler que la plupart des travaux d'aménagement éconergétique des bâtiments de Travaux publics n'ont pas coûté de frais d'immobilisations au gouvernement, puisque nous avons fait appel à des mécanismes de financement novateurs qui autorisent des entreprises de services énergétiques privées d'effectuer les travaux d'aménagement nécessaires à leurs frais et de recouvrer leur investissement grâce aux économies d'énergie qui en résultent. Après une période de recouvrement des coûts spécifiée, les économies d'énergie futures bénéficient directement au gouvernement.

Avec ce programme, l'Initiative des bâtiments fédéraux, des économies d'énergie de l'ordre de 40 millions de dollars ont été réalisées au cours de la dernière décennie et le ministère a pu réduire ses émissions de gaz à effet de serre de plus de 50 000 tonnes par année.

Mais nous ne nous reposons pas sur nos lauriers. Travaux publics s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 p. 100 par rapport au niveau de 1990 à l'horizon de Kyoto. Nous nous employons activement à atteindre cette cible, tout en améliorant la qualité de nos rapports sur la réduction des émissions.

Par exemple, nous poursuivrons la mise en oeuvre de l'Initiative des bâtiments fédéraux dans le plus grand nombre possible de nos installations. Entre autres projets, nous examinons la façon de moderniser les centrales de chauffage et de refroidissement qui se trouvent ici, à Ottawa, une mesure qui permettra de réduire de 8 à 10 p. 100 les gaz à effet de serre émis par nos immeubles à bureaux. Nous nous efforçons également de réduire les heures de fonctionnement de l'équipement et des installations de façon à les faire coller de plus près aux heures de travail et aux fonctions des occupants.

Pour ce qui est des nouveaux immeubles fédéraux, mon ministère est un chef de file dans la construction écologique. En effet, Travaux publics exige déjà que l'efficacité énergétique des nouveaux immeubles fédéraux soit d'au moins 25 p. 100 supérieure à la norme prescrite par le Code modèle. À l'avenir, notre objectif sera de construire des immeubles dont l'efficacité énergétique sera de 40 p. 100 supérieure à la norme tout en étant économiques sur le plan de leur construction et de leur fonctionnement.

Toujours en ce qui concerne la construction écologique, le ministère a aidé le Canada Green Building Council à rédiger une version canadienne du code de construction verte LEED, initialement mis au point aux États-Unis. Dès 2005, Travaux publics cherchera à atteindre le certificat or de la norme LEED pour ses nouveaux baux à long terme ou constructions. De fait, nous avons deux nouveaux bâtiments—un à Yellowknife et l'autre qui sera mis en chantier à Charlottetown—qui seront conçus selon l'étalon or LEED.

Nous avons également commencé l'élaboration d'un système d'évaluation du cycle de vie pour les importants projets de construction. J'entends par là que nous prendrons en compte les coûts sur la durée de vie avant la construction, ce qui nous forcera automatiquement à calculer les coûts énergétiques à long terme comme élément de notre décision de conception initiale, si bien que les décisions économiques et environnementales seront prises de pair. Un tel système nous permettra d'analyser les émissions de gaz à effet de serre et les autres impacts environnementaux des matériaux de base utilisés dans la construction de la charpente et de l'enveloppe des bâtiments.

Une autre façon de réduire les émissions des bâtiments fédéraux consiste à accroître le recours aux énergies renouvelables. Le ministère travaille en collaboration étroite avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada pour atteindre l'objectif gouvernemental consistant à acheter 20 p. 100 des besoins fédéraux en électricité auprès de sources d'énergie renouvelable à émissions faibles ou nulles, une mesure qui à elle seule réduira les émissions de gaz à effet de serre d'environ 235 kilotonnes par an. Dans le cadre de cet effort, des installations fédérales en Alberta, en Saskatchewan et dans l'Île-du-Prince-Édouard sont déjà alimentées par de l'électricité éolienne.

Passant maintenant au volet approvisionnement de nos activités, il y a là beaucoup de choses que nous pouvons faire, et faisons déjà, pour que nous-mêmes et les autres ministères et organismes fédéraux prenions des décisions d'achat judicieuses sur le plan de l'environnement.

Par exemple, mon ministère a tenu en janvier dernier le tout premier forum d'acheteurs et de fournisseurs, dans le but de stimuler l'offre et la demande de produits écologiques. Ce forum s'est avéré un franc succès et a permis d'échanger des renseignements et de mieux connaître un certain nombre de produits et services innovateurs à la disposition de l'administration fédérale.

[Français]

Cela demande des actions concrètes dans tous les secteurs de la société et de la part de chaque Canadien.

• (1115)

[Traduction]

Nous mettons la dernière main à la refonte la plus poussée de la politique d'achat du gouvernement jamais entreprise au Canada depuis les années 60. Elle a été dirigée par Walt Lastewka qui s'est joint à nous aujourd'hui à titre de secrétaire parlementaire. Ces changements feront que notre ministère jouera un rôle plus éminent dans les achats des 98 ministères et organismes.

Nous travaillons en collaboration avec IBM pour mettre en oeuvre le Marché en direct du gouvernement du Canada. Il s'agit là d'un portail électronique novateur qui nous permettra de faire de meilleurs achats, plus rapidement, et nous permettra une meilleure maîtrise du processus d'acquisition qu'à l'heure actuelle et une meilleure information. Le marché en direct favorisera les achats écologiques puisqu'il permettra de repérer les produits verts et nous permettra pour la première fois de réellement faire un suivi des achats verts.

Le ministère a déjà conclu plus de 100 contrats d'offres permanentes portant sur des biens et services écologiques. Par exemple, notre offre permanente relative aux imprimantes numériques favorise les fournisseurs qui facilitent le recyclage et détiennent une certification environnementale comme EcoLogo. Nous offrons également des séances d'information pour familiariser les autres ministères avec les outils d'achats écologiques et avons établi le

Réseau des achats verts, un site Web qui fournit aux employés du gouvernement fédéral des renseignements et des conseils sur la façon d'écologiser leurs achats.

Plus particulièrement, en ce qui concerne l'achat des véhicules, je suis heureux de pouvoir affirmer que près de 40 p. 100 de notre parc consomme aujourd'hui de l'éthanol, du propane ou du gaz naturel. De fait, le nôtre est le plus gros automobile fonctionnant avec des carburants de substitution. Lorsque nous achetons des véhicules légers à essence ordinaire, que ce soit pour nous-mêmes ou d'autres ministères, le prix d'achat, la consommation de carburant et les émissions estimatives de gaz à effet de serre sont tous des facteurs pris en compte.

Notre ministère continue de collaborer avec Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, qui sont nos cochampions de l'écologisation de l'administration publique, pour réaliser ces engagements.

• (1120)

[Français]

Notre but est de mettre en place une politique qui respecte à la fois le monde des affaires et l'environnement, et qui équilibre la protection de l'environnement et le respect de l'argent des contribuables.

[Traduction]

Je tiens également à informer le comité que nous examinons la possibilité de créer au sein de Travaux publics un Bureau des activités durables qui sera doté de personnel compétent dans les domaines de la politique, de l'ingénierie, de la passation des contrats et autres. Ce bureau se pencherait sur toutes les politiques que nous formulons selon une perspective environnementale et superviserait leur mise en oeuvre. Il agirait en tant que centre d'expertise et de pratiques exemplaires pour promouvoir le programme d'écologisation au sein de Travaux publics et dans toute l'administration.

Nous activités d'assainissement des sites contaminés ne sont pas directement liées au Protocole de Kyoto, mais elles sont un autre exemple de la gérance de l'environnement que nous assurons. Comme le comité le sait bien, le Plan d'action accélérée³ sur les sites contaminés fédéraux est actuellement en marche, avec un budget approuvé de 100 millions de dollars pour une durée de quatre ans. Une somme additionnelle de 3,5 milliards de dollars a été prévue dans le budget de mars 2004 pour l'assainissement des sites fédéraux contaminés sur les dix prochaines années, avec en outre 500 millions de dollars pour les sites non fédéraux.

Le ministère des Travaux publics lui-même ne possède pas beaucoup de sites contaminés, mais il joue un rôle d'appui important dans le cadre des travaux de nettoyage et de restauration entrepris par les autres ministères. Par exemple, nous avons signé récemment un protocole d'entente en vue de fournir des services techniques et d'achat à Affaires indiennes et du Nord Canada pour la gestion des sites miniers contaminés dans le Nord. Nous exerçons également la première responsabilité fédérale en Nouvelle-Écosse pour l'assainissement des étangs bitumineux de Sydney.

Nous allons poursuivre, et je tiens même à l'élargir, notre programme de restauration des sites toxiques du Canada. Comme je l'ai mentionné, je tiens à ce que nous jouions un rôle de leadership de façon à développer la capacité du secteur privé à assainir les sites toxiques, un excellent créneau commercial pour le pays et qui permettra au Canada de jouer un plus grand rôle dans la construction d'un monde plus propre.

Pour terminer, monsieur le président, permettez-moi de réitérer que Travaux publics joue un rôle central s'agissant de faire du gouvernement du Canada un modèle d'excellence environnementale, non seulement pour ce qui est du fonctionnement de notre propre ministère, mais aussi des 98 ministères et organismes autres.

Nous mettrons à profit le travail accompli par mes prédécesseurs pour remplir notre rôle et étendre notre influence à l'extérieur du gouvernement fédéral, en partageant nos connaissances, notre expertise et nos pratiques exemplaires avec autrui. Nous voulons également nous inspirer de ce que font d'autres gouvernements. Nous étudierons les meilleures pratiques utilisées dans le monde de façon à optimiser notre action ici, au Canada. C'est ainsi que nous contribuerons non seulement à la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto mais également à la résolution de nombreuses autres questions pressantes de développement durable.

Je ne peux pas forcément vous dire... vous comprendrez les impératifs du secret budgétaire... non seulement je ne connais pas les montants détaillés mais il serait inapproprié que je trahisse les points saillants du budget qui sera déposé demain. Mais je pense que vous verrez le gouvernement fédéral continuer à jouer un rôle de premier plan s'agissant de produire des politiques qui feront une réelle différence pour l'écologisation du gouvernement.

• (1125)

[Français]

Merci encore de votre invitation et de m'avoir permis de vous parler aujourd'hui.

Je vous invite maintenant à me poser des questions.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Traduction]

Nous allons maintenant commencer par le haut de la liste.

Je vais demander à M. Mills d'ouvrir notre période des questions.

M. Bob Mills (Red Deer, PCC): Merci, monsieur le président, et bienvenue, monsieur le ministre.

Il se trouve que nous avons entendu beaucoup de belles paroles concernant l'environnement au cours de ces 10 ou 11 dernières années. Il s'agit maintenant de les concrétiser.

Je dois également mettre le ministre un peu sur la sellette pour ce qui est de sa conversion in extremis relativement aux bienfaits de Kyoto. Vous connaissez bien les citations que l'on peut faire, monsieur le président, mais j'en rappelle quelques-unes : il disait jadis que le gouvernement était incapable d'organiser un enterrement à deux voitures. Il disait que Decoma International Incorporated allait construire une nouvelle usine aux États-Unis plutôt qu'en Ontario à cause du Protocole de Kyoto.

Il disait que les pertes d'emploi résultant de la ratification de Kyoto toucheraient toutes les régions du Canada mais en priorité l'Ontario et il invitait les députés libéraux ontariens à interroger le gouvernement à ce sujet. Il disait que le plan gouvernemental concernant Kyoto avait été rédigé sur le dos d'une serviette en papier de compagnie aérienne sur le chemin de Kyoto.

Il y a donc lieu de s'interroger sur la sincérité du ministre et sur sa conversion in extremis en faveur de Kyoto et de toutes les merveilles qui en résulteront.

Mes questions portent sur plusieurs choses.

Premièrement...

L'hon. Scott Brison: Monsieur le président, puis-je répondre?

Le président: Notre procédure prévoit 10 minutes, que le membre peut utiliser comme bon lui semble.

De toute évidence, il voit que vous êtes impatient d'intervenir. Il va en venir au vif de son sujet incessamment.

M. Bob Mills: En gros, le commissaire à l'environnement dit que l'évaluation environnementale stratégique représente l'un des outils de prise de décisions écologiques les plus importants dont le gouvernement fédéral dispose. Or, après 14 années, cet outil n'est toujours pas utilisé pour guider la politique et planifier les programmes. J'aimerais donc savoir...

Vous avez annoncé qu'un certain nombre de choses allaient être faites. Je sais que l'ancien ministre de l'Environnement, M. Anderson, a transmis des circulaires à tous les ministères énonçant ce qu'il leur demandait de faire, quelles voitures ils étaient censés acheter, et il n'a obtenu qu'une seule réponse à l'époque, parmi tous ses collègues du Cabinet. Un seul d'entre eux s'est montré intéressé par les achats verts.

Je me demande comment, tout d'un coup, deux ans après, vous allez convaincre vos collègues du cabinet à s'intéresser aux achats verts et à acheter des Prius, ou quels que soient les véhicules que vous préconisez.

Deuxièmement, le Protocole de Kyoto, et je cite le paragraphe 2 de son article 3, dit : « Chaque partie figurant à l'Annexe I »—c'est nous « réalisera d'ici 2005 des progrès démontrables traduisant ses engagements au titre de ce Protocole ». Autrement dit, nous étions censés, aux termes du Protocole, avoir obtenu des résultats démontrables au 1^{er} janvier 2005.

Nous pouvons établir que nous avons dépensé ou budgétisé 3,7 milliards de dollars. Nous pouvons démontrer qu'au lieu d'être à 20 p. 100 au-dessus de nos niveaux de 1990, nous sommes maintenant à 30 p. 100 au-dessus de ces mêmes niveaux.

Je ne pense pas que ce soit le genre de progrès auxquels songeaient les auteurs du Protocole de Kyoto.

Enfin, pour ce qui est de toute cette coopération entre ministères, je me demande réellement comment le ministre envisage de l'accomplir, en voyant les voitures dans lesquelles circulent les ministres du Cabinet et que j'ai vu alignées devant l'Édifice du Centre à mon arrivée aujourd'hui. Il y en avait là une longue file, avec le moteur tournant au ralenti, pendant des heures d'affilée. Je me demande réellement comment il obtiendra cette adhésion aux achats verts—30, 40 p. 100—de la part de ces ministères, si leur ministre ne donne pas un meilleur exemple que cela.

• (1130)

L'hon. Scott Brison: Merci beaucoup.

Tout d'abord, M. Mills a cité des propos qui remontent, je crois, à 2002. S'il voulait bien chercher, il trouverait d'autres citations dans les discours que j'ai prononcés à la Chambre, où je dis : « On ne peut séparer les politiques économiques des politiques environnementales. Les deux doivent être intégrées ». Chaque politique et chaque initiative que nous proposons doit être examinée selon une optique et écologique et économique, ensemble, et cela j'en suis persuadé, monsieur Mills.

Par ailleurs, si j'ai pu avoir quelques préoccupations concernant la mise en oeuvre et la consultation... Par exemple, à l'époque, le problème était la concertation avec les provinces en vue de la ratification de Kyoto. Le Parti progressiste-conservateur, sous la direction de Joe Clark, que votre parti avait surnommé « Kyoto Joe » à cause de son soutien à Kyoto, n'a jamais contesté la validité scientifique du réchauffement climatique. Nous ne l'avons jamais mise en doute. De fait, c'était l'une des divergences déterminantes entre l'Alliance réformiste et le Parti progressiste-conservateur, car nous admettions la réalité scientifique des gaz à effet de serre et acceptions notre responsabilité envers les Canadiens à cet égard.

Je peux vous dire que je suis heureux que le gouvernement ait ratifié Kyoto. Je m'en félicite et je me trompais à l'époque. Je le dis sans ambiguïté, il fallait ratifier Kyoto. Les Canadiens veulent voir leur gouvernement jouer un rôle de leadership en matière environnementale, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale, afin que nous soyons perçus comme l'un des chefs de file multilatéralistes relativement au Protocole de Kyoto.

J'espère que cela vous éclaire quant à mes positions à ce sujet.

M. Bob Mills: Pourriez-vous parler de la question des emplois?

L'hon. Scott Brison: Le fait est que je crois aussi qu'une bonne politique environnementale peut être une bonne politique économique, comme je l'ai indiqué. Il existe une excellente possibilité pour mon ministère de développer des savoir-faire dans le secteur privé qui vont créer des emplois au Canada, dans le domaine de l'assainissement de l'environnement, par exemple, un savoir-faire qui pourra être exporté comme service dans le monde entier. Il s'agit donc là d'une bonne politique et écologique.

Pour ce qui est des achats... Tout d'abord, vous avez parlé des évaluations environnementales stratégiques. Nous en avons achevé huit dans notre ministère et en avons une autre en train. Nous allons d'ailleurs en entamer une autre encore, et nous avons donc été actifs sur ce front.

Pour ce qui est des achats, notre faculté d'enclencher des changements réels au niveau des achats verts a été quelque peu limitée dans le passé, et je vais vous expliquer pourquoi. Avec 98 ministères et organismes, qui tous sont responsables de manière indépendante et autonome de leurs propres achats, il est difficile non pas seulement d'obtenir les meilleurs prix par la mise en oeuvre du pouvoir commercial du gouvernement fédéral, le but premier de la réforme des acquisitions aux yeux de certains, mais difficile aussi, face à 98 ministères et organismes indépendants, d'imposer des progrès environnementaux.

Les changements mis en oeuvre par notre ministère, avec notre nouveau programme qui conduira à une approche plus coordonnée des achats des 98 ministères et organismes, nous permettra non seulement, monsieur Mills, d'optimiser l'argent des impôts, mais aussi de construire un Canada plus propre et plus vert, car nous aurons la capacité et la faculté de travailler avec les ministères pour assurer que l'on achète des technologies et des biens et services qui... Vous pouvez donc compter que cela soit un élément majeur de tout ce que nous faisons.

Pour ce qui est de la réalisation de nos engagements de Kyoto en général, je pense d'abord qu'il ne s'agit pas là d'un sprint, mais d'un marathon. J'ai couru quelques marathons dans ma vie. Vous êtes peut-être un sprinter, moi je suis plutôt coureur de fond. Mais le fait est qu'il faudra une approche sur le long terme si l'on veut obtenir des résultats réels dans l'intérêt des Canadiens.

• (1135)

M. Bob Mills: Mais 2005 était la première cible.

L'hon. Scott Brison: Nous sommes résolu, en tant que ministre dans ce portefeuille, de jouer un rôle prépondérant dans le verdissement de l'administration, et vous constaterez, je crois, que non seulement apporterons-nous une meilleure valeur aux contribuables sur le plan de nos achats et de notre gestion immobilière, mais aussi de meilleurs résultats environnementaux, ce qui contribuera largement aux objectifs.

Le président: Je vais devoir intervenir ici. Vous pourrez revenir pour un tour de cinq minutes, mais vos dix minutes sont maintenant écoulées.

Je donne la parole à M. Bigras.

Monsieur Bigras.

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, bienvenue au comité. Vous avez indiqué que votre ministère était prêt à suivre le chemin du développement durable et qu'il pouvait atteindre ses objectifs de deux manières: votre ministère est le plus important propriétaire de parc immobilier au Canada, et il possède un important parc automobile. Ces deux éléments peuvent avoir un effet important sur le bilan des émissions de gaz à effet de serre au Canada, et vous avez fort probablement raison.

J'ai en ma possession un document de travail qui a été produit par la commissaire à l'environnement et au développement durable, et qui répertorie les engagements pris par l'ensemble des ministères dans le cadre de la Stratégie de développement durable. Dans le répertoire des engagements pour 2001-2003, votre ministère, qui figure au bas de la liste, n'a pris aucun engagement dans le cadre de la Stratégie du développement durable en ce qui concerne les changements climatiques. Si votre ministère est prêt à s'engager dans la lutte aux changements climatiques et à être partie prenante du Protocole de Kyoto, comment expliquez-vous que la commissaire en soit venue à la conclusion que vous n'avez pris aucun engagement dans le cadre de la Stratégie de développement durable?

Par ailleurs, dans le répertoire des engagements pour 2004-2006, votre ministère n'en a aucun dans le cadre de la Stratégie de développement durable. Pire encore, alors que votre ministère promettait pour 2001-2003 de prendre des engagements importants en matière d'efficacité énergétique, pour 2004-2006, vous réduisez les objectifs et vous tenez des engagements mineurs. On a du mal à vous suivre. Vous voulez que votre ministère soit prêt à lutter contre les changements climatiques, mais comment pouvez-vous appliquer votre volonté politique si votre ministère n'a pris aucun engagement concret dans la Stratégie de développement durable?

L'hon. Scott Brison: Merci beaucoup de votre question. Nous avons déjà apporté beaucoup de changements à notre politique et à notre approche, pas seulement pour défendre les intérêts des contribuables, mais aussi pour protéger l'environnement.

[Traduction]

Bon nombre des changements que nous avons apportés au cours des 12 à 14 derniers mois, vous le verrez, auront un impact massif sur les pratiques écologiques du gouvernement.

Je peux déposer une documentation qui énonce non seulement les objectifs à long terme mais aussi certaines des réalisations déjà acquises au sein de nos ministères... Lorsque je parle d'une conception écologique de nos bâtiments, ce n'est pas là une description ésotérique de quelque chose que nous pourrions faire à l'avenir, c'est quelque chose de concret déjà en cours. Le nouveau bâtiment en cours de conception pour Chalonnetown répond à la norme or LEED. Il en va de même du nouveau bâtiment de Yellowknife. Lorsque nous parlons d'acquisitions et d'une modification fondamentale de nos politiques dans ce domaine, de façon à intégrer le coût sur le cycle de vie dans notre processus décisionnel, il s'agit, monsieur Bigras, d'internaliser le coût à long terme de la consommation d'énergie dans nos décisions d'achat. Cela engendre automatiquement une meilleure politique environnementale.

Ce sont là des mesures concrètes qui sont non seulement en préparation, mais déjà en cours d'exécution.

• (1140)

[Français]

M. Bernard Bigras: Monsieur le ministre, le document que j'ai en main est daté du 17 février dernier. À combien estimez-vous actuellement le nombre de véhicules alimentés par des carburants de remplacement? Avez-vous un chiffre?

[Traduction]

L'hon. Scott Brison: Nous avons le plus gros parc du pays. Je peux vous dire que, dans la pratique...

[Français]

M. Bernard Bigras: Combien?

[Traduction]

L'hon. Scott Brison: Je vais vous le dire.

Combien de véhicules à carburant de remplacement avons-nous en ce moment?

M. François Guimond (sous-ministre délégué, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Le chiffre actuel est de 104, soit 38,8 p. 100 de notre parc. Notre parc est tombé de 677 à 277 véhicules et nous prévoyons de le ramener à environ 260 véhicules. Sur ce parc, le chiffre est de 104.

L'hon. Scott Brison: Oui, 40 p. 100 de nos véhicules sont donc à carburant de remplacement.

Monsieur Bigras, sauf mon respect, vous conviendrez que c'est bien là donner l'exemple. Personne d'autre au Canada ne le fait. Nous en ferons encore davantage—et j'y suis résolu—et vous verrez ce chiffre augmenter.

[Français]

M. Bernard Bigras: Le Protocole de Kyoto a été signé en 1997. Comment expliquez-vous que, sept ou huit ans plus tard, il n'y ait pas de véhicules qui utilisent des carburants de remplacement dans votre parc automobile? Le Canada est partie prenante d'une stratégie de développement durable, entre autres par sa participation aux différents Sommet de la Terre. Ne croyez-vous pas qu'en huit ans, on

aurait très bien pu—de façon graduelle—avoir un parc automobile dont les véhicules utilisent des carburants de remplacement? Mais il n'y en a que 38 p. 100, et vous l'avez dit vous-même.

[Traduction]

L'hon. Scott Brison: D'accord, mais sauf votre respect, monsieur Bigras, le fait est qu'une bonne partie de la technologie hybride...

[Français]

M. Bernard Bigras: J'ai une voiture hybride. Et toi?

[Traduction]

L'hon. Scott Brison: ... par exemple, et la disponibilité des véhicules hybrides a considérablement augmenté, en raison de la demande du marché, ces toutes dernières années. En fait, notre réponse a été rapide et continuera de l'être.

Nous assistons à une transformation fondamentale au niveau de la fabrication des véhicules des moteurs. Cela joue un rôle aussi. Dire que nous aurions dû tous acheter des véhicules hybrides il y a sept ans... Cela aurait été un peu difficile, monsieur Bigras, à l'époque. C'est beaucoup plus facile aujourd'hui, maintenant que les constructeurs en fabriquent.

M. Bernard Bigras: Je m'arrête là.

Le président: Monsieur Simard, il vous reste deux minutes.

[Français]

M. Christian Simard (Beauport—Limoulu, BQ): Vous avez pris des initiatives en tant que ministre, mais—et c'est un élément important—vous devez influencer d'autres ministères. Vous faites partie du groupe de travail sur l'approvisionnement écologique de l'initiative Développement durable dans les opérations gouvernementales. J'espère que ce groupe est aussi efficace que son nom est long.

On voit que, dans ce cas, un travail de réflexion a été fait, mais dans leurs politiques d'achat, les autres ministères ne semblent pas appliquer le critère de l'approvisionnement écologique. Ils n'ont donc pas retenu ce critère dans l'amélioration de l'efficacité de leurs politiques d'achat. Comment le gouvernement fédéral peut-il arriver à quelque chose si c'est votre ministère qui est champion alors qu'il est plutôt petit par rapport à l'ensemble des ministères du gouvernement canadien?

[Traduction]

L'hon. Scott Brison: Premièrement, notre ministère a toujours joué un rôle important au niveau des acquisitions gouvernementales, mais ce rôle devient pour nous un élément plus central de notre mandat. L'élargissement de notre fonction de gestion des approvisionnements des 98 ministères et organismes qui a résulté du travail de réforme de la politique des achats entrepris par M. Lastewka, nous permet non seulement de mieux mettre à profit le pouvoir d'achat du gouvernement pour optimiser nos dépenses mais nous permet également de poursuivre des objectifs sociaux et environnementaux, en l'occurrence par le biais d'achats verts. Nous n'avions pas la capacité dans le passé, en tant que ministre, d'imposer ce type de changement aux 98 ministères et organismes que nous allons obtenir dorénavant.

Tout le monde a les yeux tournés vers notre ministère aujourd'hui... Et je dois dire que la plupart des gens songent principalement aux économies que le gouvernement va réaliser, mais, pour ma part, je considère que ces changements nous aideront, à l'échelle nationale, de contribuer à sauver la planète, nous permettront de construire un Canada plus propre, et permettront au Canada de jouer un rôle et de donner l'exemple vers un monde plus propre.

• (1145)

Le président: Monsieur Simard, votre temps est écoulé.

[Français]

M. Christian Simard: Si le comité n'a pas de critères écologiques, cela ne donnera rien. Vous pouvez vous réunir pour l'efficacité...

[Traduction]

Le président: Monsieur Simard, vous n'avez plus de temps. Merci.

Nous allons maintenant passer de l'autre côté de la table, avec M. Wilfert.

Monsieur Wilfert, allez-y, je vous prie.

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci d'être venu nous rencontrer, monsieur le ministre.

Le commissaire à l'environnement et au développement durable a déposé son rapport sur les diverses activités des ministères. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il ne déborde pas d'éloges à l'égard de tous les ministères, de toute évidence. Certains obtiennent à peine la note de passage.

Du point de vue de la structure que vous et les autres ministres avez mise en place, aux fins de la coordination, pensez-vous que celle-ci est de nature à imposer le message à tous les ministres et tous les ministères, et que nous pourrions effectivement mener une stratégie de développement durable dans la perspective du changement climatique?

Votre secrétaire parlementaire a rédigé un très bon rapport, ai-je trouvé, l'automne dernier, mais la question des achats verts en soi n'a jamais été mentionnée. J'aimerais savoir pourquoi cet élément a été omis? Pourtant, vous avez parlé aujourd'hui dans votre exposé d'une démarche d'achats verts pour 2006 dont le ministre de l'Environnement avait fait également état.

L'hon. Scott Brison: Premièrement, nous prenons très au sérieux les rapports de la commissaire à l'environnement. Ils nous apportent une évaluation externe de notre action et nous permettent de construire un consensus pour travailler mieux. Mais en fait, nous avons fait un certain nombre de choses très positives, et cela a été reconnu, et c'est excellent. Mais il nous reste du chemin à faire.

Les changements sur le plan des achats—et M. Lastewka voudra peut-être en parler également. La proposition de M. Lastewka, et son étude, étaient axées sur une transformation des mécanismes d'achats gouvernementaux. Certains peuvent considérer cela comme purement une initiative de réduction des coûts. Mais, selon ma conception des choses, qu'il s'agisse d'optimiser la contrepartie de l'argent des impôts dépensé ou de renforcer nos mécanismes d'achats écologiques, et donc réaliser nos objectifs environnementaux, il faut tout d'abord modifier les mécanismes. Et c'est ce à quoi M. Lastewka s'est attaché.

Le fait est que, pour toute acquisition, qu'il s'agisse d'un véhicule ou de la construction d'un immeuble, si l'on prend en considération

les coûts sur le cycle de vie et donc, ipso facto, la consommation énergétique, nous allons automatiquement prendre non seulement de meilleures décisions économiques mais aussi, parallèlement, de meilleures décisions écologiques.

Walt, aimeriez-vous...?

L'hon. Walt Lastewka (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux): J'ajouterai juste un mot.

M. Wilfert a dit que les achats verts n'étaient pas couverts par l'étude. D'autres programmes gouvernementaux, comme les commandes réservées, n'étaient pas mentionnés non plus, mais l'optimisation—pour le gouvernement, pour le contribuable—imprègne l'étude du début jusqu'à la fin.

Vous pouvez imaginer... le ministère cessera de gérer des transactions ponctuelles et suivra une politique d'acquisition proactive. C'est un vaste changement. C'est la raison pour laquelle vous verrez des expressions comme « produits de base » dans le rapport et « conseillers en produits de base ». C'est par ce mécanisme que les fournisseurs pourront guider le gouvernement quant aux valeurs que nous allons intégrer dans la politique d'achat, la politique d'achats verts.

L'une des critiques que nous adressent les fournisseurs est le manque d'uniformité à l'échelle de l'administration, du fait de l'existence de 98 ministères. Vous pouvez donc imaginer, une fois que nous deviendrons un ministère d'acquisition proactif, que nous serons le révélateur dès que les choses ne se feront pas conformément aux valeurs, aux politiques décidées à l'échelle du gouvernement, au lieu que les choses se fassent ponctuellement, par transactions. Dans la pratique, nous pourrions accélérer le mouvement à l'échelle de l'administration fédérale, car nous pourrions suivre les choses et les mesurer.

Vous verrez dans le rapport un certain nombre d'indicateurs de performance. Nous n'avons pas spécifiquement décrit chacun, mais nous pourrions maintenant disposer de bons indicateurs. Comment les mesures seront-elles exécutées, particulièrement sur le plan des achats verts, des programmes de commande réservés et des autres programmes publics? Nous serons en mesure d'effectuer les calculs en continu, car nous aurons tout un flux d'information disponible sur le bout des doigts.

• (1150)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup de vous joindre à nous ce matin, monsieur le ministre, ainsi qu'à vos collaborateurs.

J'aimerais revenir sur certaines de vos remarques, monsieur le ministre, et vous féliciter, vous, le ministère et le gouvernement, d'avoir débloqué des crédits pour l'assainissement des sites contaminés appartenant au gouvernement fédéral et, deuxièmement, d'en rendre compte au Conseil du Trésor en les inscrivant au passif du bilan de l'État. La plupart des pays occidentaux n'ont pas encore fait de même.

Mais j'aimerais creuser un peu plus profond la question des sites contaminés, monsieur le ministre, et entendre votre réponse. Dans quelle mesure est-ce que votre action au niveau de la demande, par la mise en commun des achats du gouvernement fédéral, ne pourrait pas être renforcée par les politiques d'achats provinciales et municipales, car si l'on considère le pouvoir d'achat global de toutes les administrations publiques du public, il est massif.

J'aimerais donc que vous réfléchissiez à une façon de mieux intégrer verticalement le pouvoir d'achat de tous les paliers de gouvernement, de façon à donner naissance à des industries nouvelles—dont mon collègue, M. Mills, ne croit pas que Kyoto pourra en accoucher—en remplacement des secteurs d'activité en déclin, une dynamique à l'oeuvre dans notre économie depuis 150 ans, qui voit la disparition de secteurs et l'émergence d'autres.

J'aimerais vous parler de la déclaration de décembre 2001 du premier ministre, lorsqu'il était ministre des Finances, où il demandait à la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie de formuler une stratégie nationale sur la réhabilitation des friches industrielles. À l'époque, et j'étais partie prenante à ce processus, nous avons constaté qu'il était impossible de donner pleinement effet à ce dont vous parlez il y a un instant, soit la création d'un nouveau marché pour les sites contaminés—de 30 000 à 40 000 sites au Canada, 750 000 sites aux États-Unis, 1,5 million de sites dans l'Union européenne. La plupart d'entre eux sont situés en zone urbaine. Ils sont pleinement desservis par les transports en commun, l'eau, l'électricité, et n'exigent que peu de frais d'immobilisation. Le bord du lac de Toronto en est un exemple de choix.

Nous avons constaté que pour obtenir le plus gros impact sur le marché, il fallait une réforme aux trois paliers de gouvernement. Il fallait une stimulation de la demande de la part du gouvernement fédéral. Il fallait une réforme de la responsabilité des prêteurs, ce qui est du ressort provincial. Il fallait des variations municipales, par exemple au niveau des droits d'aménagement. Il en coûte moins cher de construire au centre-ville, sur une friche industrielle, que de bétonner un champ en périphérie de Toronto et de poser des canalisations.

Toute la stratégie a été présentée au gouvernement il y a deux ans, principalement au ministère des Finances. Elle prévoit toute une série de mesures fiscales fédérales qu'il faudrait mettre en oeuvre pour déchaîner toutes les forces du marché. Une équipe d'une quarantaine des meilleurs cerveaux du pays s'est réunie à Finances Canada et a conclu qu'il s'agissait là d'une industrie de 6 milliards de dollars, possédant le plus gros effet multiplicateur...

Le président: Il n'y aura plus de temps pour répondre si vous n'en venez pas à la question.

M. David McQuinty: ... de tout secteur industriel. J'aimerais savoir ce que vous en pensez et quelle serait la prochaine étape.

L'hon. Scott Brison: Tout d'abord, monsieur le président, je suis disposé à rester un peu plus longtemps, si cela vous convient.

Le président: Merci, monsieur.

L'hon. Scott Brison: Premièrement, pour ce qui est de l'approche de la mise en commun des services, c'est là un exemple où nous avons déjà commencé à travailler avec les gouvernements provinciaux. J'ai participé à une réunion des ministres des Travaux publics provinciaux à Vancouver il y a quelques mois, convoquée par Joyce Murray, le ministre de la Colombie-Britannique, sur les façons de collaborer dans le domaine des achats. Je crois que plusieurs gouvernements provinciaux ont déjà commencé à faire certaines choses plutôt novatrices dont nous pouvons nous inspirer. Dans d'autres cas, c'est nous qui sommes l'exemple.

J'aimerais que le modèle des pratiques exemplaires s'applique aux achats. Si nous établissons, mettons, le marché en direct du gouvernement du Canada—et je crois que le portail électronique d'IBM sera très puissant—et pouvons négocier de meilleures conditions avec les fournisseurs et favoriser en même temps des technologies plus écologiques en matière de biens et services, il sera dans notre intérêt que les provinces et municipalités aient accès à ce système, car plus on achète, meilleurs sont les prix obtenus. Et pour une petite municipalité, ou une petite province... Il n'est pas difficile pour la province de l'Ontario de réaliser des économies d'échelle lorsqu'elle négocie avec un gros fournisseur ou de mettre en oeuvre une politique d'achats plus écologiques, mais c'est plus difficile pour une petite province de mettre en place l'infrastructure requise. Si nous réussissons au niveau fédéral, les gouvernements provinciaux et municipaux pourront se greffer sur notre système avec des résultats étonnamment positifs.

• (1155)

Le président: Monsieur le ministre, je vous accorde 30 secondes si vous voulez répondre à la deuxième question sur les friches industrielles.

L'hon. Scott Brison: Je sais que vous avez travaillé dans le passé sur le front environnemental et je vous ai entendu utiliser la phrase « médecin, guéris-toi toi-même ». Je pense que sur le plan de la réhabilitation des friches industrielles ou sites contaminés, nous devons nous occuper des nôtres et donner l'exemple sur ce front, mais je ne doute pas que nous avons la capacité de le faire.

On vient de m'informer que des plans d'atténuation du risque ont été établis pour 158 des 238 sites contaminés connus sur des terrains appartenant ou loués par la Couronne. C'est un pas dans la bonne direction.

Je crois réellement que si nous parvenons à susciter ce savoir-faire dans le secteur public, il en débouchera une commercialisation de ces technologies, parfois révolutionnaires, qui donneront naissance à ce type précis d'industries nouvelles et le Canada pourra être un chef de file international. C'est là où notre engagement envers Kyoto est exemplaire. Il pourrait engendrer des opportunités économiques au Canada qui pourraient échapper aux États-Unis. Il est donc possible, si nous faisons les choses comme il faut et utilisons correctement les stimulants fiscaux, comme vous l'avez dit, que nous devenions un modèle et un moteur économique pour des industries nouvelles ici au Canada.

Le président: Merci.

Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président, et merci au ministre d'être venu et de passer avec nous un peu de temps supplémentaire.

Je suppose qu'il y a une certaine divergence—et c'est ce que le comité cherche à tirer au clair—entre le témoignage que nous avons entendu concernant Kyoto, et les actions gouvernementales, et ce que vous nous dites aujourd'hui. Votre exposé liminaire vantait tout ce que votre ministère a fait et, si c'est vrai, je vous applaudis. C'est une affaire de transparence et de reddition de comptes. Étant donné que vous êtes maintenant à la tête de ce ministère, ces mots sont en pleine harmonie avec ce que vous cherchez à faire.

J'ai trois séries de questions et je vous demanderais de tailler la longueur de vos réponses en conséquence car j'aimerais les passer en revue toutes.

Prenons le parc automobile pour un moment. J'aimerais vérifier les chiffres. Combien de véhicules avons-nous actuellement dans le parc automobile fédéral?

M. George Butts (directeur général, Secteur du secrétariat de l'intégrité du Programme d'approvisionnement, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux): Du gouvernement fédéral?

M. Nathan Cullen: Oui, le parc du gouvernement canadien.

M. George Butts: Je peux vous donner le nombre que nous avons acheté en 2003-2004, et c'est 3 431.

M. Nathan Cullen: Pour ce qui est des chiffres de réduction que vous avez revendiqués tout à l'heure, avez-vous calculé quelle part de la réduction des gaz à effet de serre est due à la diminution du parc et à la sous-traitance auquel se livre en ce moment le gouvernement fédéral? Lorsque je parle avec des responsables de l'administration, on me dit que le gouvernement a de plus en plus recours à la sous-traitance. Je n'aimerais pas que nous revendiquions le crédit de réductions dues simplement au fait que les véhicules ne sont plus dans notre parc.

J'aimerais poser la même question pour ce qui est des immeubles fédéraux et des émissions de gaz à effet de serre dont ils sont responsables. Je sais que le gouvernement a adopté comme principe de ne plus nécessairement être propriétaire de ces locaux et de plutôt les louer. Voilà donc ma deuxième série de questions.

J'en ai une troisième et elle intéresse la contradiction à laquelle nous sommes confrontés. Mme Gélina a comparu récemment à ce comité, en octobre, et déclaré que le gouvernement fédéral ne peut garantir aux Canadiens qu'il évalue systématiquement les enjeux environnementaux des politiques, plans et programmes nouveaux soumis au Cabinet et aux ministres pour décision. Cela, c'est aux dires de la Commissaire à l'environnement et au développement durable.

Il a fallu attendre 15 ans la directive du Cabinet. Après 15 ans, voici ce que nous dit la vérificatrice nationale dans ce domaine. Cela ne correspond pas à ce que vous avez déclaré au début de cette réunion pour ce qui est des initiatives et de l'avenir.

Ma question est donc de savoir si vous avez obtenu des succès avec un programme volontaire ou bien si vous liez—et cela nous ramène à la reddition de comptes—la réduction des gaz à effet de serre au rendement des fonctionnaires de votre ministère? Autrement dit, la réduction de ces gaz à effet de serre représente-t-elle simplement une option ou bien chacun des employés qui travaille pour vous a-t-il instruction exécutoire de viser cela dans les décisions d'achat? Comment avez-vous réalisé ces chiffres remarquables dont vous avez fait état au début?

•(1200)

L'hon. Scott Brison: Merci, monsieur Cullen.

Pour ce qui est de la réduction des émissions de nos véhicules, elle résulte largement du recours à des carburants de remplacement et à des véhicules plus éconergétiques, et non pas de la sous-traitance.

François, souhaitez-vous expliquer cela?

M. François Guimond: Oui. Je serai bref, monsieur le ministre et monsieur le président.

Les rapports sont établis par le Conseil du Trésor. Celui-ci rédige un rapport annuel exigé par la *Loi sur les carburants de*

remplacement, dont il a la responsabilité. À ma connaissance, et sous réserve de rectification de mes collaborateurs, nous—j'entends par là le Conseil du Trésor ou notre ministère—comptabilisons la réduction effective.

Nous avons un certain nombre de véhicules consommant du carburant de remplacement. Comme vous le savez, les divers véhicules à carburant de remplacement autorisent différentes réductions des gaz à effet de serre. Un E85 se comportera différemment d'un E10, avec 10 p. 100 d'éthanol. Ce que je veux dire par là, c'est que je n'ai connaissance d'aucun rapport indiquant la réduction des gaz à effet de serre selon le nombre des voitures à carburant de remplacement que nous possédons.

Pour ce qui est de la sous-traitance, conformément à la politique de RNCan, si nous sous-traitons une activité, nous ne pouvons comptabiliser la réduction des émissions qui en résulte. Cela n'est pas comptabilisé dans notre bassin.

M. Nathan Cullen: Comptabilisez-vous la contribution aux émissions des sous-traitants?

M. François Guimond: Non.

L'hon. Scott Brison: C'est un point très intéressant. C'est quelque chose qu'il faudrait incorporer dans notre politique des achats verts. C'est un élément.

Pour ce qui est des biens immobiliers, 40 p. 100 de notre surface de bureaux est louée. C'est le résultat d'une évolution de longue durée. Aujourd'hui, dans la négociation des baux, nous englobons des critères verts. Nous recherchons des immeubles locatifs présentant les mêmes caractéristiques que si nous les construisions, du point de vue de la certification LEED. Les deux vont donc de pair. Nous n'établissons pas de distinction à cet égard du point de vue des objectifs.

S'agissant de contrôler en continu tout ce qui se passe au sein du ministère dans l'optique environnementale, notre Bureau du développement durable y contribuera.

Mais je pense qu'une bonne politique environnementale est aussi une bonne politique économique. Si nous prenons en considération les coûts sur la durée de vie de tout ce que nous achetons, construisons ou louons, et si nous considérons les coûts à long terme de nos décisions d'achat et de location, nous allons non seulement prendre de bonnes décisions économiques, mais aussi de bonnes décisions environnementales. Je préfère cela à une approche plus platonique consistant à se payer de bonnes paroles mais sans rien faire. Pourquoi ne pas simplement transformer ces mécanismes? Nous prendrons alors de bonnes décisions écologiques pour le long terme.

M. Nathan Cullen: J'apprécie cette optique.

Revenant à ma dernière question, est-ce que l'approche volontaire au sein de votre ministère a donné des résultats? Suffit-il de faire une simple suggestion aux employés ou bien faut-il des instructions beaucoup plus contraignantes et rigides au sein de votre ministère? J'essaie de déterminer dans quelle mesure vous faites réellement preuve de sérieux dans ce domaine.

L'hon. Scott Brison: Notre ministère lui-même occupe relativement peu de bureaux. Les biens et services que nous consommons ne représentent pas grand-chose, mais nous achetons pour 98 ministères et organismes. La véritable question est de savoir quelle influence nous pouvons exercer sur les décisions d'achat et de location des autres ministères. Notre rôle ou mandat de coordination à cet égard va être renforcé. Cela nous donnera la possibilité, dans le cadre de notre plan—c'est là-dessus que M. Lastewka a travaillé du côté des achats—d'exercer un plus grand pouvoir, en quelque sorte, sur les 98 ministères et organismes de l'administration fédérale.

Dans le passé, notre ministère considérait les autres ministères et organismes comme des clients : si vous voulez quelque chose, nous vous le procurerons, nous achetons les choses pour vous; si vous voulez tel article, nous vous l'achèterons. De plus en plus, nous considérons les autres ministères et organismes comme des ministères collègues et nous chercherons à obtenir les meilleurs biens et services au meilleur prix pour les Canadiens. Parallèlement, en tant que gouvernement, nous prendrons des décisions conformes aux impératifs écologiques à long terme.

• (1205)

Le président: Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: Vous avez dit que tout ce que vous faites, c'est dans une optique verte. Puisque vous considérez maintenant ces autres organismes comme des collègues, est-il obligatoire, lorsque les Transports ou la Santé s'adressent à vous, que l'achat soit effectué dans une optique verte? La Loi sur les carburants de remplacement, adoptée en 1995, prévoyait que 75 p. 100 de tous les véhicules à moteur fédéraux... en avril de l'an dernier. Nous sommes passés loin à côté de l'objectif et il y a un déficit de confiance.

Je me demande si vous avez la force, lorsque d'autres organismes fédéraux vous demandent de leur procurer un autre véhicule, d'imposer l'optique verte? Cela n'est ressorti d'aucun témoignage que j'ai entendu jusqu'à présent?

L'hon. Scott Brison: Cela fait partie de l'évolution des mentalités au sein de l'administration. Les changements de politique qui sont nécessaires pour avancer ne mettent pas en jeu que notre ministère. Le Conseil du Trésor sera un acteur majeur à cet égard. Nous avons eu des discussions poussées avec le ministre Alcock et il est absolument déterminé à voir son ministère jouer son important rôle fiduciaire à l'égard de la politique environnementale et du suivi dans ce domaine.

Mais ce n'est pas que le Conseil du Trésor...

M. Nathan Cullen: Mais il y a une directive du Cabinet qui remonte à 15 ans. Il ne peut exister un ordre plus impératif, à ma connaissance, qu'une directive du Cabinet disant qu'il faut faire telle et telle chose sur le plan de l'environnement. Ma question est donc de savoir pourquoi nous vous ferions confiance maintenant?

Le président: Si vous avez une réponse, veuillez la donner.

L'hon. Scott Brison: Il y a 15 ans, je payais mes études universitaires en louant des mini-réfrigérateurs aux étudiants de l'Université Dalhousie, et vous ne pouvez pas réellement me rendre responsable de cela.

Ce dont vous pouvez me tenir responsable, c'est le travail effectué aujourd'hui, dont une bonne partie est le fait d'une très solide équipe de cadres au cours des 12 à 14 derniers mois. Nous avons un mandat très sérieux et nous allons l'exécuter.

L'autre aspect, c'est que rien ne se fera si l'on part du point de vue que le ministère de l'Environnement est d'un côté, avec son mandat, celui de l'industrie d'un autre, le Conseil du Trésor là-bas et Travaux

publics ici. Il faut que ce soit une approche à l'échelle du gouvernement et c'est exactement ce dont il s'agit. Je suis ravi de voir l'ampleur de la coopération qui existe aujourd'hui entre nos ministères, ceux de l'Environnement et de l'Industrie étant un exemple. Le ministre Emerson et le ministre Dion travaillent main dans la main sur ce front et nous-mêmes sommes en coordination très étroite avec eux. Le Conseil du Trésor est un acteur clé à cet égard et je peux vous assurer que nous avançons d'un même pas et que nous allons faire bouger les choses.

Le président: Merci, monsieur Cullen.

Monsieur le ministre, j'aimerais avoir une idée du temps dont nous disposons. Nous allons aborder les tours de cinq minutes. Avez-vous le temps pour deux?

L'hon. Scott Brison: Je ferai en sorte que tout le monde aie son tour. Est-ce que cela vous convient? Cela me convient.

Je vois que vous avez droit à des sandwiches.

Des voix: Oh, oh!

Le président: C'est un autre sujet que nous allons devoir régler, mais, monsieur le ministre, nous avons d'autres témoins qui attendent de comparaître. Puis-je proposer d'en prendre un de chaque côté?

L'hon. Scott Brison: Cela me convient. Je veux m'assurer que tout le monde aie son tour.

Le président: Nous allons passer à M. Richardson, puis de l'autre côté à M. Paradis.

M. Lee Richardson (Calgary-Centre, PCC): Merci, monsieur le président et merci monsieur le ministre. J'apprécie toujours vos visites.

J'étais en train de me remémorer un autre vieux conservateur qui a comparu devant un comité il y a des années de la, et c'était John Diefenbaker, qui demandait au ministre des Travaux publics de l'époque quand ils allaient refaire le revêtement du pont sur l'Outaouais que l'on voit là-bas. Le ministre a dit : « Eh bien, nous allons le faire. Nous avons un plan. Nous allons nous y mettre. Notre intention est de terminer bientôt »...

L'hon. Scott Brison: D'ailleurs, nous avons achevé ce projet.

Des voix: Oh, oh!

M. Lee Richardson: Apparemment. Je crois que c'est un gouvernement conservateur qui l'a terminé.

Quoi qu'il en soit, Diefenbaker a répondu : « Le chemin de Hull est pavé de bonnes intentions ».

Des voix: Oh, oh!

M. Lee Richardson: Je suis encouragé par certains de vos propos et, si nous devons les croire, il semblerait que vous aussi avez de bonnes intentions. Sur le dossier de Kyoto, on nous fait des promesses de longue date mais, comme vous l'avez entendu à la Chambre, il y a aussi beaucoup de tergiversations et de paroles en l'air. Examinant le dossier ce matin, j'ai remarqué que vous avez déclaré il n'y pas si longtemps : « Aux États-Unis, il y a un gouvernement qui n'a pas ratifié Kyoto mais possède un plan de réduction des émissions des gaz à effet de serre. Au Canada, nous avons un gouvernement qui a ratifié Kyoto mais n'a pas de plan pour réduire les gaz à effet de serre... »

Maintenant que vous siégez de l'autre côté de la Chambre—ils aiment cacher des choses aux Canadiens et à l'opposition en particulier, monsieur le ministre—et que vous avez accès aux dossiers du gouvernement, pouvez-vous nous dire s'il existe un plan pour Kyoto?

• (1210)

L'hon. Scott Brison: C'est une excellente question.

Tout d'abord, des progrès considérables ont été réalisés. Je suis responsable d'un des ministères de l'administration, mais comme je l'ai indiqué plus tôt, c'est un ministère possédant un mandat énorme et une grande capacité à mettre en oeuvre des changements positifs sur le front de l'environnement. C'est ce que nous faisons, que ce soit par des achats verts ou par notre gestion immobilière. Notre plan de réforme du mode de fonctionnement de Travaux publics constitue, je crois, le changement le plus profond dans la façon de travailler de l'administration gouvernementale que le pays ait vu depuis 40 ans, tant sur le plan immobilier que des achats. Cela nous permettra de prendre de meilleures décisions sur le plan de l'environnement.

Ce qui est intéressant aux États-Unis, c'est que nombre des grandes décisions sur les questions environnementales sont le fait des gouvernements d'État. Prenez des États comme la Californie, par exemple, qui est en pointe dans ce domaine. La Californie est en avance sur toutes les juridictions du monde de par ses décisions.

J'estime qu'il y a une réelle possibilité pour les gouvernements canadiens de collaborer non seulement avec le gouvernement national des États-Unis, mais aussi les gouvernements d'État comme la Californie et de partager les pratiques exemplaires et les discussions. À bien des égards, si l'on considère ce que certains de ces États américains entreprennent et les désirs exprimés par le président Bush pour sa politique environnementale, on voit qu'il y a un rôle potentiel pour le Canada qui pourrait aider à multilatéraliser et internationaliser certains de ces objectifs louables.

Mais le fait est que l'on ne peut assainir l'environnement de façon purement unilatérale. La pollution ou les émissions de gaz à effet de serre ne s'arrêtent pas aux frontières. Il y a une réelle possibilité pour le Canada de jouer un rôle d'exemple, pas seulement à l'intérieur de l'Amérique du Nord, mais à l'échelle mondiale. Nous jouissons d'une confiance internationale en tant que pays multilatéraliste. C'est pourquoi Kyoto est important. Les États-Unis nous font également confiance à titre d'amis, et je pense que nous avons un rôle important à jouer en collaborant avec les États-Unis pour les aider à multilatéraliser leur politique environnementale. Je crois que nous avons en commun ces objectifs louables.

Le président: Merci.

Monsieur Paradis, je vous prie.

[Français]

M. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous féliciter, monsieur le ministre, d'avoir réduit de 40 p. 100 la flotte de véhicules traditionnels. J'aimerais aussi féliciter mon collègue Bigras d'utiliser une automobile qui respecte les nouvelles normes environnementales.

Monsieur le président, j'aimerais féliciter le ministre, qui envisage de créer un bureau pour les énergies renouvelables à l'intérieur de son ministère. Il y a justement dans La Presse de ce matin un article écrit de la plume de Pierre Fortin, dans lequel on dit:

Pour sauver Kyoto, le Canada devrait se concentrer sur l'élaboration et la mise en oeuvre d'une stratégie nationale axée sur les énergies renouvelables.

En outre, l'auteur propose ce qui suit: Pourquoi ne pas mettre sur pied un secrétariat national des énergies renouvelables, qui serait chargé de piloter cette stratégie et de resserrer la coordination entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et des territoires, ainsi qu'entre les divers ministères concernés?

Je pense qu'il s'agit là d'une excellente suggestion. Elle va dans le même sens que la création d'un bureau à l'intérieur de votre ministère.

Étant député de Brome—Missisquoi, j'aimerais aborder la notion d'énergie renouvelable par rapport à celle de l'électricité. Dans votre présentation, vous nous dites que l'utilisation d'énergies renouvelables est un autre moyen que vous avez adopté pour appliquer des réductions. Vous dites également que l'objectif du gouvernement consiste à satisfaire 20 p. 100 des besoins fédéraux en électricité à l'aide d'énergies renouvelables n'émettant à peu près pas ou peu de gaz à effet de serre.

Il y a des gens chez nous qui veulent promouvoir l'énergie renouvelable. Il s'agit ici de panneaux solaires qui pourraient chauffer l'eau dans les grands immeubles. On ne parle pas d'électricité, dans ce cas, mais d'énergie renouvelable néanmoins. Il semble que les règles de votre ministère font que les achats sont concentrés sur l'électricité produite à partir d'énergies renouvelables. Ces gens, pour leur part, souhaiteraient plutôt que ce soit l'énergie renouvelable elle-même qui soit achetée.

Par exemple, vous avez mentionné ailleurs dans votre présentation qu'il existait des méthodes modernes et ingénieuses en matière de financement. À l'heure actuelle, ces gens installent les panneaux sur le toit des édifices, et ce système sert à alimenter les immeubles en eau chaude. On peut penser, entre autres, à tous les pénitenciers qui se trouvent au Canada. Ils facturent au mois, comme c'est le cas pour l'électricité. Ce système est assorti d'un plan de financement.

Pour ne pas se limiter à l'électricité qui provient d'énergies non renouvelables, il serait peut-être bon que le texte parle plutôt d'achat d'énergies renouvelables qui incluraient l'énergie solaire thermique.

• (1215)

L'hon. Scott Brison: Merci beaucoup. J'apprécie grandement votre question.

On pourrait apporter bien des changements au design de nos édifices. Nombre d'idées pourraient servir à améliorer notre approche. J'aime beaucoup l'idée d'utiliser la

[Traduction]

l'énergie solaire. Avec certaines de ces technologies nouvelles, qu'il s'agisse d'informatique ou de technologies écologiques, l'investissement initial est très lourd. Le gouvernement peut réellement aider sur ce plan, par ses politiques d'achat, en achetant ce matériel, ce qui amène à une généralisation de cette technologie qui en fait baisser le prix pour le grand public ou les entreprises.

Lorsque nous prenons ces décisions d'achat ou ces décisions de conception de nos immeubles, par exemple, il faudrait tenir compte du fait que parfois ces technologies... Vous savez, si nous ne le faisons pas, personne d'autre ne le fera. C'est pourquoi les décisions que nous prenons sur le plan de nos approvisionnements, par exemple, ne peuvent l'être sans concertation avec les autres ministères. Nous nous concertons de plus en plus avec Industrie Canada et Environnement Canada. Industrie Canada est en mesure de se prononcer sur les retombées économiques, une capacité que nous n'avons pas. Si nous travaillons de concert avec les ministères, ils pourraient nous indiquer qu'il y a là la possibilité d'engendrer une industrie nouvelle pour l'avenir et nous conseiller d'intervenir peut-être plus activement pour faciliter son émergence. Environnement Canada, bien sûr, a la responsabilité pour ce qui est du développement durable au sens large.

Je suis donc très intéressé par cela. Le Bureau du développement durable contribuera, mais je ne veux pas qu'il s'agisse là d'une administration bureaucratique qui ne fera qu'occuper plus de bureaux et employer plus d'effectifs, sans résultat. Nous devons examiner tout ce que nous faisons selon l'optique environnementale, mais cela ne doit pas alourdir la bureaucratie.

Merci beaucoup.

Le président: Je vais devoir maintenant clore cette audition car nous avons d'autres témoins qui attendent.

Nous vous remercions d'être venu nous rencontrer.

L'hon. Scott Brison: Monsieur le président, si vous souhaitez que je revienne ultérieurement, je...

Le président: D'après l'intérêt des membres, je pense que nous en serions ravis, peut-être après le budget, une fois que vous aurez vu en quoi le budget influencera certains des programmes.

L'hon. Scott Brison: Certainement. Cela faciliterait les choses.

Le président: Merci, monsieur Lastewka, d'être venu.

Monsieur Butts, que je n'avais pas présenté, merci à vous.

Merci infiniment.

L'hon. Scott Brison: Merci beaucoup à vous tous.

Le président: Très rapidement, afin de ne pas pénaliser nos autres témoins, si vous pouviez libérer la table des témoins, nous pourrions demander à l'Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel de prendre place. Nous n'avons pas de temps à perdre.

Je souhaite la bienvenue à M. Rick Thomas, président de l'Alliance. Merci d'être venu.

Nous avons Graeme Feltham, directeur général, réglementation, ATCO Gas. Veuillez prendre place.

Nous avons également Kerry Van Camp, responsable du développement commercial des VGN chez ATCO Gaz; Brian Maher, directeur des ventes de véhicules au gaz naturel, développement commercial, chez Enbridge Gas Distribution; et Gerry MacDonald, directeur, véhicules au gaz naturel, développement commercial, chez Enbridge Gas Distribution. Bienvenue, Gerry.

Nous avons également Al Basham, premier vice-président, de Clean Energy. Ai-je bien prononcé votre nom?

• (1220)

M. Al Basham (premier vice-président, Énergie propre, Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel): Oui, monsieur.

Le président: Merci.

Nous avons également Charlie Ker, directeur, affaires gouvernementales et industrielles, Westport Innovations.

Bienvenue à vous tous. Merci d'être venus. J'espère que vous avez trouvé intéressante et instructive la première partie de nos délibérations.

Nous nous excusons par avance d'avoir mordu sur votre temps, mais nous pouvons siéger un peu plus longtemps que prévu pour compenser.

Cela dit, monsieur Thomas, avez-vous décidé qui d'entre vous va commencer?

M. F.S. (Rick) Thomas (président, Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel): C'est moi.

Le président: D'accord.

Vous avez vu quelle procédure nous suivons. Vous avez environ 10 minutes pour faire une déclaration et ensuite nous aurons une période de questions.

Monsieur Thomas.

M. F.S. (Rick) Thomas: Merci beaucoup.

Monsieur le président, membres du comité, je tiens à vous remercier d'avoir invité l'Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel à comparaître aujourd'hui devant votre comité.

Comme vous l'avez mentionné, un certain nombre de représentants de l'Alliance m'accompagnent aujourd'hui, en particulier Al Basham, de Clean Energy, en Californie; Charlie Ker, de Westport Innovations, de Vancouver; Gerry MacDonald et Brian Maher, de Enbridge Gas Distribution de Toronto; et Graeme Feltham et Kerry Van Camp, d'ATCO Gas, qui a son siège à Calgary.

En guise d'introduction, l'Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel est l'organisme qui représente une industrie novatrice de haute technologie, en pleine croissance, dont l'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de gaz causant le smog, partout dans le monde, par le recours aux véhicules alimentés au gaz naturel.

Il existe une perception, que de nombreux experts considèrent fautive, voulant que le gaz naturel soit ou puisse devenir une denrée rare et que son emploi pour alimenter des véhicules aggraverait le problème d'approvisionnement. Au contraire, le gaz est abondant mais dans de nombreux pays il est simplement brûlé à la sortie des puits par manque d'infrastructure. De nombreux projets de liquéfaction de gaz naturel sont maintenant en cours de planification. Une fois que ces installations seront opérationnelles, l'offre de gaz naturel augmentera de façon importante.

Par exemple, nous estimons que 100 000 véhicules au gaz naturel feraient augmenter la consommation nationale de gaz naturel de seulement la moitié d'un dixième de pour cent par an. Étant donné que le Canada possède de vastes réserves de gaz naturel et exporte près de la moitié de sa production chaque année, nous ne pensons pas qu'une pénurie de gaz naturel devienne un problème pour le Canada. C'est plutôt l'investissement qui risque de ne pas suivre.

Je crois savoir que Michael Cleland, président-directeur général de l'Association canadienne du gaz, comparaitra devant le comité à la mi-mars. J'imagine qu'il vous en dira plus long à ce sujet.

Pour en revenir à l'ACVGN, le sigle que j'utilise à l'occasion pour désigner l'Alliance, vous disiez que je dispose d'environ 10 minutes pour mon exposé. Je tâcherai de passer à travers ce texte aussi rapidement que je le peux car je crois savoir que vous voudrez nous poser quelques questions.

Le président: Monsieur Thomas, parlez-vous au nom de tout le groupe ou bien les autres membres vont-ils eux aussi...

• (1225)

M. F.S. (Rick) Thomas: Non, je parlerai pendant les 10 minutes, et nous pourrons ensuite répondre à vos questions.

Le président: Dans ce cas, si le comité est d'accord, les 10 minutes pourraient être flexibles. Mettons 10, 12 ou 15 minutes, mais pas plus que cela.

M. F.S. (Rick) Thomas: D'accord, lancez le chronomètre et allons-y.

Je parlerai brièvement des quatre thèmes esquissés dans le mémoire que nous vous avons fait parvenir : les véhicules au gaz naturel; la politique, la réglementation et les programmes—et le ministre en a dit quelques mots tout à l'heure et ce pourrait être un sujet de conversation intéressant; la mise en oeuvre de Kyoto ou le plan sur le changement climatique; et le chemin vers l'hydrogène, dont nous pensons que le gaz naturel sera un élément très important pour l'avenir.

En ce qui concerne les véhicules au gaz naturel, ce dernier, qui se compose à 95 p. 100 de méthane, ou CH_4 —soit un atome de carbone et quatre atomes d'hydrogène—brûle beaucoup plus proprement que l'essence ou le gazole—par exemple, le gazole a pour formule chimique $\text{C}_{14}\text{H}_{30}$, c'est-à-dire qu'il se compose de 14 atomes de carbone et 30 d'hydrogène—et ainsi le gaz naturel produit moins d'émissions causant le smog. Les véhicules de service léger ou moyen au gaz naturel émettent entre 20 et 28 p. 100 moins de gaz à effet de serre et, par exemple, pour les véhicules lourds comme les autobus urbains, les réductions de gaz à effet de serre sont de l'ordre de 6 p. 100 et même de 16 p. 100 une fois les nouvelles technologies mises en oeuvre. En utilisant des autobus au gaz naturel plutôt qu'au gazole, des réductions sensibles de NO_x , SO_x et d'émissions de particules peuvent être obtenues. Le résultat, c'est une atmosphère plus propre pour notre bien à tous.

Qui exploite des véhicules au gaz naturel? Les propriétaires de parcs de véhicules à fort kilométrage sont les plus gros acheteurs de véhicules légers. Par exemple, à Toronto, près de 10 p. 100 de tous les taxis fonctionnent au gaz naturel. On estime que chaque véhicule alimenté au gaz naturel produit, en moyenne, 13 tonnes de gaz à effet de serre de moins par an. Nous parlons là d'un véhicule à très fort kilométrage qui peut mettre jusqu'à 120 000 kilomètres au compteur par an.

L'autre côté de l'équation, bien entendu, c'est le problème de la marche au ralenti. Un véhicule ne parcourt pas nécessairement autant de kilomètres par an, mais s'il tourne longtemps au ralenti, il peut y avoir d'importantes émissions de gaz à effet de serre, et il s'agit donc de considérer également le parc des véhicules tournant beaucoup au ralenti.

D'autres usages sont les autobus urbains et les camions à ordures, pour ne citer que deux importantes applications autres.

J'ai mentionné les outils politiques, réglementaires et programmatiques. Premièrement, sur le plan des achats des pouvoirs publics—et le ministre en a parlé tout à l'heure—l'industrie des véhicules au gaz naturel a été encouragée par l'adoption de la Loi sur les carburants de remplacement en 1997. Cette loi prévoit qu'à partir de 2004,

75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, fourgonnettes, camions utilitaires légers et moyens et autobus exploités par les ministères et organismes fédéraux devront consommer des carburants de remplacement lorsque cela est rentable et faisable.

Bien que le rapport déposé récemment par le président du Conseil du Trésor ait conclu que la loi était pleinement observée, nous pensons que le gouvernement pourrait faire plus. Toutefois, nous reconnaissons les difficultés auxquelles se heurtent les ministères s'agissant des activités qui se déroulent en zones rurales, là où les postes de ravitaillement en gaz naturel sont rares. En revanche, dans les grandes agglomérations urbaines, dont Toronto, Vancouver et Calgary, on compte plus de 120 postes de ravitaillement en gaz naturel—certains privés, d'autres utilisés par les services publics, etc., mais nous estimons qu'il en existe plus de 120.

De plus, si la taille des parcs le justifie, les sociétés membres de l'Alliance sont disposées à installer des postes de ravitaillement directement chez les clients. Nous aimerions que le gouvernement revoie ses critères d'évaluation de telle façon qu'un nombre accru de véhicules fonctionnant au gaz naturel puissent être versée au parc automobile fédéral.

En outre—et cela a été mentionné ici plus tôt relativement aux fournisseurs et sous-traitants du gouvernement fédéral—nous pensons qu'il faudrait envisager sérieusement d'accorder, mettons, des points de bonification, dans la grille d'évaluation, aux fournisseurs disposés à utiliser des véhicules à carburant de remplacement pour l'acheminement de biens et de services au gouvernement du Canada.

Sur le plan de la réglementation, nous croyons que le gouvernement devrait manifester la même détermination que le South Coast Air Quality Management District de la Californie. Le district a fixé un objectif de politique publique très clair : déployer dans les plus brefs délais les technologies éprouvées les plus propres qui soient offertes sur le marché de façon à réduire les émissions des moteurs diesel. Cet objectif met l'accent sur la réduction des émissions et ne favorise aucun carburant ni aucune technologie en particulier. Il n'est fait aucune mention d'un carburant spécifique, tel que le gaz naturel ou l'hydrogène, ni d'aucune technologie, telle que véhicule hybride ou cellules à combustible qu'il faudrait utiliser pour réduire les émissions.

• (1230)

À notre sens, si cet objectif clair était repris par le gouvernement du Canada, nous pensons que le résultat serait le même au Canada qu'en Californie—à savoir l'achat de véhicules au gaz naturel intégrant une technologie canadienne.

En ce qui concerne les programmes, à notre avis la réglementation seule ne suffit pas à provoquer le changement. Pour passer d'un moteur à combustion interne consommant de l'essence traditionnelle à un moteur brûlant du gaz naturel et, à l'avenir, à des moteurs à hydrogène ou des cellules à combustible—il faudra que le gouvernement fournisse des stimulants pour défrayer une partie du coût de la technologie nouvelle et encourager des modifications de comportement.

À cet égard, l'industrie des véhicules au gaz naturel a salué l'annonce du gouvernement fédéral en mai 2004 que des véhicules au gaz naturel seraient inscrits dans le plan relatif au changement climatique du Canada. Avec un engagement de 9,9 millions de dollars pour cette initiative, Ressources naturelles Canada et l'Alliance canadienne des véhicules au gaz naturel ont conclu un programme pilote devant prendre fin au 31 mars de cette année. Ce projet prévoit 1,4 million de dollars pour des initiatives prévoyant l'acquisition de véhicules offerts par des fabricants établis—par exemple Ford ou General Motors—et 700 000 \$ pour la modification de véhicules conventionnels déjà sur le marché. Il s'agit là de véhicules à essence convertis au gaz naturel.

S'il est regrettable que les constructeurs originaux se soient récemment retirés du marché canadien—pour des mesures d'économie à notre avis—le volet conversion du programme pilote prévoit aussi une prime de 3 000 \$ par véhicule, et cela commence à porter fruit puisqu'on voit les propriétaires de parcs commencer à investir dans des véhicules au gaz naturel. L'Alliance souscrit fortement à ce programme et demande au gouvernement de le prolonger au moins jusqu'en mars 2007. C'est un programme pilote modeste coûtant moins de 10 millions de dollars au total; c'est certainement un prix très abordable sachant que, selon nos informations, plus de 2,5 milliards de dollars seront annoncés dans le budget pour la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto, et peut-être même plus.

Qu'en est-il de Kyoto et des émissions de gaz à effet de serre? Il est admis que les transports contribuent grandement à la pollution atmosphérique, étant responsables d'environ 25 p. 100 de toutes les émissions de gaz à effet de serre. Le gaz naturel, qui est le carburant de transport le plus propre, peut aider le Canada à tenir ses engagements en matière de réduction des gaz à effet de serre et aussi améliorer la qualité de l'air dans nos villes et réduire les effets de la pollution sur la santé publique. L'industrie canadienne des véhicules au gaz naturel est déjà un chef de file dans ce domaine, une bonne partie de ces technologies ayant été mises au point au Canada. Moyennant un ensemble judicieux de politiques gouvernementales au cours des prochaines années, on pourra exploiter ces atouts et faire en sorte que les entreprises canadiennes restent en tête sur la scène mondiale.

Les sociétés membres de l'Alliance ont élaboré une stratégie détaillée pour l'acquisition de véhicules au gaz naturel par le gouvernement fédéral. Il prévoit de poursuivre le soutien au marché des véhicules légers faisant déjà l'objet du programme actuel de contribution, mais aussi une incursion sur le marché du diesel, la mise en place de soutiens financiers pour aider les clients à acheter des véhicules, des fonds pour améliorer l'infrastructure de ravitaillement et un investissement dans la R et D visant à mettre au point des moteurs au gaz naturel plus propres.

Le plan comporterait un coût total de 160 millions de dollars sur cinq ans. Le ministre des Finances, lors de sa comparution du 8 février devant votre comité, a esquissé des critères devant guider le nouveau plan relatif au changement climatique, tel que rentabilité, contribution au développement économique, compétitivité, facilité de mise en oeuvre, équité et transformation des comportements. Nous ne doutons pas que notre plan répond à ces critères.

Enfin, je parlerai du cheminement vers l'économie de l'hydrogène. Comme beaucoup d'autres pays, le Canada s'est fixé l'objectif ambitieux de faire de la pile à combustible la source d'énergie de l'avenir. Cependant, il faut également une stratégie d'exécution qui nous permette de passer des moteurs à combustion interne d'aujourd'hui, utilisant le pétrole comme carburant, au système de

propulsion à pile à combustible utilisant l'hydrogène comme source d'énergie.

On peut produire de l'hydrogène de différentes façon. Idéalement, les sources renouvelables et non polluantes d'hydrogène, comme le solaire, l'éolien et l'hydroélectricité, seront les solutions à long terme. Mais à court et moyen terme, il faudra extraire l'hydrogène des hydrocarbures. Le gaz naturel est le meilleur hydrocarbure pour le reformage de l'hydrogène car il présente le meilleur rapport hydrogène-carbone. La majorité de l'hydrogène commercial utilisé aujourd'hui en Amérique du Nord est extrait du gaz naturel, en raison du coût concurrentiel et de l'omniprésence de ce dernier.

Les véhicules au gaz naturel offerts sur le marché et les véhicules à pile à combustible de demain ont en commun un élément clé : ils sont tous deux alimentés par des combustibles gazeux entreposés sous pression à bord du véhicule.

• (1235)

Essentiellement, cela signifie que le système de distribution de combustible des véhicules au gaz naturel d'aujourd'hui et des véhicules à pile à combustible à l'hydrogène de demain sont les mêmes. Cela signifie également que l'équipement et l'expertise associés à l'infrastructure de ravitaillement en gaz naturel d'aujourd'hui seront nécessaires également pour l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène de demain, à savoir : entreposage du combustible, stations de ravitaillement, ravitaillement à domicile, formation, réglementation et acceptation populaire.

En conclusion, l'industrie canadienne des véhicules au gaz naturel est bien placée pour aider le Canada à remplir ses objectifs de réduction des gaz à effet de serre et des émissions atmosphériques polluantes. L'industrie a besoin d'une stratégie fédérale à deux volets—encouragement et réglementation—pour faciliter le passage à un système de transport axé sur des carburants gazeux. L'industrie a besoin que le programme d'incitatifs soit prolongé au moins jusqu'en mars 2007 et qu'une réglementation similaire à celle de la Californie soit mise en place, obligeant à déployer la technologie avérée la plus propre dans le but de réduire les émissions.

Nous appuyons les efforts du gouvernement relatifs aux achats écologiques et souhaitons qu'ils soient encore intensifiés. Nous souhaitons que les véhicules au gaz naturel soient inscrits dans le plan de lutte contre le changement climatique. Le recours aux véhicules au gaz naturel améliorera la qualité de l'air que respirent les Canadiens. Les véhicules au gaz naturel et l'infrastructure et l'expertise déjà disponibles peuvent aider le Canada à passer d'une économie fondée sur le pétrole à une économie fondée sur l'hydrogène.

Là-dessus, mes collègues et moi-même serons ravis de répondre à vos questions et de réagir à vos commentaires. J'espère ne pas avoir pris plus que les 10 à 12 minutes qui m'étaient allouées.

Le président: Vous en êtes exactement à 12 minutes et je vous en remercie. Vous avez couvert beaucoup de terrain, monsieur Thomas, et je suis sûr que vous avez suscité beaucoup de questions chez les membres du comité.

Nous allons commencer par le haut de la liste, avec M. Richardson, et M. Watson aimerait avoir également un bout des 10 minutes. Nous irons ensuite à M. Bigras.

M. Lee Richardson: Merci, monsieur le président, et merci à vous, monsieur Thomas.

C'est fascinant. Je suis député de l'Alberta, et chez nous nous sommes manifestement de grands partisans de votre industrie et tous nos vœux vous accompagnent, particulièrement les représentants de l'ATCO.

Vous avez parlé des encouragements gouvernementaux et de la poursuite des programmes actuels, mais je me demande—et le temps ne vous a peut-être pas permis d'en parler—si vous voyez de la lumière au bout du tunnel et la possibilité de vous sevrer des subventions publiques? Sommes-nous proches de surmonter un certain nombre des inconvénients? Je me souviens de problèmes tels que le poids du réservoir, le coût de la conversion, ce genre de choses. Est-ce que les constructeurs fabriquent aujourd'hui davantage de voitures à l'usine? Va-t-on pouvoir réduire les frais de conversion? Dans quelle sorte de délai pensez-vous que ces véhicules seront non seulement écologiques mais aussi économiques?

M. Gerry MacDonald (directeur, Développement commercial, VGN, Enbridge Gas Distribution Inc., Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel): Merci beaucoup de nous avoir invités aujourd'hui. Au nom d'Enbridge, je signale que notre intérêt dans ce domaine tient au fait que nous avons 33 points de vente au détail de gaz naturel, la plupart en partenariat avec Shell Canada. Nous sommes également actifs au niveau de la conversion des véhicules.

Pour répondre à votre question, le plan que nous avons dressé concernant la prime d'encouragement prévoit que celle-ci diminuerait graduellement. Selon nos prévisions actuelles, des incitatifs ne seront plus nécessaires à partir de 2009-2010. C'est le résultat des calculs que nous avons effectués avec les fabricants du matériel de conversion quant aux économies d'échelle qui seraient requises pour se passer des incitatifs.

Pour répondre à l'autre partie de votre question, Ford et GM, les grands constructeurs automobiles, ne fabriquent plus de véhicules au gaz naturel. Nous avons dû sauter dans la brèche et nous travaillons maintenant avec des fabricants de matériel de conversion destiné aux véhicules Ford et GM. Nous facilitons aujourd'hui ce processus—Enbridge et quelques autres membres autour de la table.

• (1240)

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): J'aimerais que vous passiez en revue pour nous les avantages et inconvénients des autobus au gaz naturel, par opposition aux autobus hybrides. Quelqu'un voudrait-il spéculer sur les avantages et inconvénients?

M. Charlie Ker (directeur, Affaires gouvernementales et industrielles, Westport Innovations Inc., Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel): Je veux moi aussi vous remercier de votre invitation. Je représente ici Westport Innovations de Vancouver. L'un de nos partenaires est une société de capitaux-risques du nom de Cummins Westport. Nous sommes dans le marché des véhicules moyens et lourds. Nous nous consacrons totalement, à 100 p. 100, à la mise au point de moteurs à carburant gazeux, au gaz naturel, à mélange d'hydrogène et de gaz naturel ainsi qu'à hydrogène pur. Le marché sur lequel nous avons percé est celui des autobus et camions.

S'agissant de savoir où nous en sommes aujourd'hui, et pour répondre à la question antérieure de M. Richardson sur les incitatifs et la durée pendant laquelle ils seront nécessaires, nous en sommes à un moment intéressant dans l'industrie, particulièrement celle des véhicules moyens et lourds. Prenons les autobus, par exemple. Comme vous le savez, une réglementation très stricte des émissions prendra effet en 2007. C'est vraiment là que nous verrons—nous

avons toujours eu un avantage écologique sur les moteurs au gazole. Mais en 2007—et c'est une date propice car c'est le moment où il faudra renouveler une bonne partie du parc d'autobus urbain—nous ne serons plus seulement leader sur le plan de l'environnement. On verra une transformation des facteurs économiques, du coût sur la durée de vie des autobus au diesel avec l'introduction du gazole à teneur en soufre ultra faible qui imposera une adaptation des moteurs au gazole à ce type de carburant et aux nouvelles normes d'émissions qui vont peser sur le rendement énergétique de ces moteurs. Comme M. Thomas l'a indiqué, le gaz naturel, grâce à sa plus faible teneur en carbone, n'aura pas besoin d'un dispositif d'épuration en aval aussi lourd pour respecter ces niveaux d'émissions extrêmement faibles. Nous entrevoyons donc réellement un avantage économique pour le gaz naturel par rapport au gazole et aux moteurs hybrides au gazol.

M. Lee Richardson: Monsieur Ker, pensez-vous que dans ces conditions les grands constructeurs reviendraient dans la partie à partir de 2007?

M. Charlie Ker: Oui, et là encore il y a une distinction à établir. Jusqu'à présent, si vous considérez l'ensemble de l'industrie, le marché des véhicules au gaz naturel était concentré sur les véhicules légers. Nous, nouvel entrant dans cette industrie, visons principalement les consommateurs de gros volumes de carburant à poste de ravitaillement central. Il s'agit, par exemple, des autobus urbain, des camions d'ordures et des navettes dans les aéroports, où il est économiquement rentable, de par le volume de carburant consommé, d'installer un poste de ravitaillement.

C'est également dans ces sites principalement urbains que l'on retire les plus gros avantages au niveau de la qualité de l'air et des gaz à effet de serre. Étant donné qu'une bonne partie de notre activité est aux États-Unis, ce sont ces deux objectifs, auxquels s'ajoute la diversité énergétique, qui nous rendent attrayants sur le marché américain en ce moment.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Carrie, souhaitez-vous poser votre question maintenant?

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Vous avez dit dans votre exposé qu'avec les véhicules légers et moyens vous obtenez une réduction de 20 à 28 p. 100 des gaz à effet de serre, et de 6 à 16 p. 100 seulement avec les véhicules lourds. Comment cela se fait-il?

M. Charlie Ker: C'est une application différente, un cycle d'exploitation différent. Les moteurs au gaz naturel mis au point il y a 15 ans et la technologie disponible aujourd'hui, et celle qui le deviendra d'ici 2007, sont radicalement différents, tant sur le plan des caractéristiques de combustion que de l'efficacité. Ces moteurs seront un progrès énorme sur le plan des gaz à effet de serre.

• (1245)

M. Colin Carrie: Avez-vous jamais envisagé non seulement un bus au gaz naturel mais un bus au gaz naturel avec génération électrique? J'ai remarqué que General Motors a ce type de produit qui me paraît une merveilleuse combinaison.

M. Charlie Ker: Notre société a toujours eu comme principe que tout ce qui peut fonctionner au gazole peut fonctionner au gaz naturel. Donc, absolument, nous pourrions tout à fait placer un moteur au gaz naturel dans une configuration hybride. À l'avenir, si vous envisagez une filière hydrogène, vous aurez potentiellement un moteur à combustion interne à l'hydrogène avec une configuration hybride.

Mais encore une fois, il faut considérer le coût sur le cycle de vie d'un bus hybride par opposition à un bus au gaz naturel. Il faut considérer les avantages environnementaux et le coût. Je pense pouvoir dire que la technologie des bus hybrides existant aujourd'hui est certes merveilleuse, mais sur le plan de l'expérience accumulée avec le gaz naturel et celle accumulée avec les hybrides, elle est encore au stade infantile. Je pense que mes collègues seront d'accord avec moi.

M. Gerry MacDonald: Pour compléter ce que disait M. Ker, nous envisageons un hybride gaz naturel électricité, d'ailleurs juste de l'autre côté de la rivière, avec la STO. Nous avons entamé des pourparlers. La STO a reçu quelques crédits fédéraux pour un prototype hybride et elle nous a invités à répondre, le moment venu, à sa demande de proposition d'un bus hybride au gaz naturel, et c'est ce que nous avons l'intention de faire.

Le président: Monsieur Carrie, nous allons devoir passer à quelqu'un d'autre. Vos dix minutes sont expirées.

Monsieur Bigras.

[Français]

M. Bernard Bigras: Merci, monsieur le président.

J'ai l'impression que le débat tourne autour des véhicules hybrides, mais reste à savoir de quel type en particulier. Est-ce qu'on parle d'un hybride diesel et gaz naturel ou plutôt d'un véhicule qui utilise de l'électricité? J'aimerais vous entretenir à ce sujet. C'est une question assez importante, compte tenu que le gouvernement envisage de favoriser certaines mesures fiscales reliées à l'achat de véhicules hybrides. Si on demande au gouvernement de choisir un véhicule plus écologique, quelle sera la référence: le propane, l'électricité?

J'aimerais que vous établissiez une comparaison concrète. Les voitures fonctionnant au gaz naturel et au diesel sont-elles plus efficaces ou moins efficaces que les voitures hybrides utilisant l'électricité et l'essence, en l'occurrence celles qui se trouvent déjà sur le marché? J'ai pour ma part une voiture hybride qui carbure à l'électricité et à l'essence. Je peux me rendre à n'importe quelle station-service et m'approvisionner en essence. Un véhicule de ce type est-il plus efficace sur le plan énergétique qu'une voiture utilisant le gaz naturel?

Vous nous avez parlé de la réglementation californienne, et ma question porte sur ce sujet. On sait que dans le cadre de cette réglementation, on utilise un système de catégorisation des véhicules. J'aimerais savoir comment les véhicules utilisant le propane comme source de combustion sont catégorisés en vertu de la réglementation californienne. Parle-t-on d'un véhicule produisant peu d'émissions?

[Traduction]

Le président: Monsieur Basham, vous êtes probablement le mieux placé pour parler de la Californie.

M. Al Basham: Merci.

Avant de répondre, sachez que j'apprécie la question et que je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les membres du comité.

Sachez simplement que je suis Canadien. J'ai été transplanté en Californie. Je voulais y être muté en 2001 lorsque notre société a fusionné avec une société américaine, et maintenant je gagne ma vie là-bas où les véhicules au gaz naturel sont chose tellement courante que cela n'étonne personne à mon club de golf lorsque je dis qu'ils sont mon métier. Cela m'a paru intéressant à signaler.

J'aimerais mentionner également que, depuis lors, j'ai fait venir aux États-Unis trois des plus brillants vendeurs canadiens de notre

société. L'un travaille dans la région de San Francisco, vendant des véhicules au gaz naturel et installant des stations de ravitaillement. Il y a beaucoup d'activité là-bas et nous aimerions en avoir un peu plus ici; c'est pourquoi nous sommes là. Nous aimerions recréer au Canada les conditions dans lesquelles le gaz naturel s'est développé là-bas et avancer.

Pour répondre à vos questions, je crois que le guide vert que l'État de Californie publie—et je crois qu'on le trouve sur son site Web et je suis sûr de pouvoir trouver la référence et vous l'envoyer—donne la Honda Civic GX, une Honda Civic entièrement au gaz naturel fabriquée aux États-Unis, comme le véhicule le plus propre et le plus écologique de tous. Je crois que la Prius vient soit au deuxième soit au troisième rang, je ne suis pas sûr. Le gaz naturel est certainement très, très propre et très vert, tant sur le plan des gaz à effet de serre que des fumées d'échappement.

Pour ce qui est de la classification des véhicules à propane en Californie, je dois avouer ne pas être un expert en émissions. Cependant, je crois que l'on vend pas en Californie de véhicules au propane; je ne crois pas qu'ils soient homologués. Il faudrait qu'ils soient homologués selon une norme EPA, comme vous dites, et je crois qu'aucun véhicule au propane n'a été homologué, contrairement aux véhicules au gaz naturel.

• (1250)

Le président: Monsieur Simard.

[Français]

M. Christian Simard: Ma question est plus générale.

On dit souvent que le pétrole et le diesel ne sont pas bons, alors que le gaz naturel, lui, est si bon qu'on pourrait en manger. On note cependant que pour ce qui est des gaz à éliminer, en vertu du Protocole de Kyoto, le méthane figure bel et bien sur la liste. Il est, en termes de gaz à effet de serre, 21 fois plus puissant que le CO₂, ce gaz émis par les véhicules. J'aurais besoin d'explications. Pour les gens, ce phénomène est difficile à comprendre.

On parle ici d'autobus au gaz naturel qui génèrent des réductions réelles. Moi, ce qui m'intéresse, c'est l'ensemble du cycle de vie du méthane. Il est extrait de la terre, transformé, transporté, distribué et brûlé. Or, au cours de ce cycle, beaucoup de méthane doit s'échapper. Premièrement, d'après ce que je comprends, chaque molécule non brûlée contribue fortement à l'effet de serre. Deuxièmement, ce qu'on retrouve dans ces émissions produites par les autobus au gaz naturel, n'est-ce pas du CO₂? J'avoue mon ignorance à cet égard. Est-ce que c'est également 21 fois plus puissant que le CO₂? Je voudrais que vous m'aidiez à voir clair dans tout cela.

[Traduction]

M. Graeme Feltham (directeur général, Réglementation, ATCO Gas, Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel): Bon après-midi. Je suis Graeme Feltham, de l'Alberta.

Je vais essayer de vous répondre. C'est une question très technique et je vous en remercie. Par commodité, la science du réchauffement climatique compare tous les gaz au CO₂. Le CO₂, le dioxyde de carbone n'est pas le seul gaz à effet de serre. Il en existe beaucoup d'autres. Le méthane en est un. La vapeur d'eau en est un. Le dioxyde de carbone en est un. Par commodité, on a simplement pris une série de gaz et on les a exprimés en équivalent de CO₂, de façon à pouvoir comparer des pommes et des pommes.

Effectivement, le méthane dans l'atmosphère n'est pas une bonne chose. Lorsque vous le brûlez, de fait lorsque vous brûlez n'importe quel hydrocarbure—essence ou gazole—le mieux que vous puissiez obtenir c'est de la vapeur d'eau et du dioxyde de carbone. Je parle là de la combustion d'hydrocarbure. C'est absolument le meilleur résultat possible. Moins vous avez d'atomes de carbone dans votre carburant, et mieux c'est. Le méthane—le gaz naturel—n'a qu'un atome de carbone. Une molécule de méthane, si vous la brûlez correctement, va se transformer en une molécule de dioxyde de carbone.

Lorsqu'on parle de réduire les gaz à effet de serre et de l'utilisation comme carburant, de toute évidence on va le comparer à l'ensemble des fumées d'échappement, que l'on convertit en équivalent CO₂. Mais, de toute évidence, il n'y a pas que du CO₂ qui sort du tuyau d'échappement.

Pour ce qui est des fuites, puisque le gaz naturel est un carburant gazeux, il est transporté sous haute pression. C'est un système scellé. C'est là un obstacle technologique qu'il a fallu franchir. Il n'y a pas de fuite. On ne peut déverser du gaz naturel lorsqu'on fait le plein, par exemple, comme il arrive en surremplissant d'essence le réservoir de votre voiture, camion ou moto. Vous ne pouvez le déverser car c'est un système scellé. On verrouille le tuyau en place, on remplit, et on déverrouille. Ensuite, le gaz est entreposé sous 3 000 livres de pression dans votre véhicule, toujours en réservoir scellé. Il n'y a pas d'émission par évaporation comme avec l'essence.

Quelques autres questions ont été posées, notamment quand les constructeurs automobiles allaient réintégrer la partie. Il faut bien réaliser que le Canada ne représente qu'une toute petite partie du monde et si vous regardez ailleurs sur la planète, les constructeurs automobiles fabriquent des véhicules au gaz naturel. Les constructeurs automobiles se préoccupent peu du carburant que vous brûlez dans votre véhicule, ils veulent simplement vous en vendre. Ils vendent des véhicules au gaz naturel sur les marchés de véhicules au gaz naturel. Rien de plus normal.

L'abandon intervenu au Canada tient à des raisons commerciales, au fait que les fabricants nord-américains ont eu des années un peu difficile dernièrement et donc ils ont battu en retraite sur ce genre de programmes technologiques de pointe.

J'ai reçu un appel d'un concessionnaire Volvo d'Edmonton, qui lui-même avait été appelé par son siège qui voulait se renseigner sur les perspectives pour les véhicules au gaz naturel au Canada. Puisqu'il était d'Edmonton, on considérait qu'il devait tout connaître de l'industrie du gaz naturel. Il voulait savoir s'il fallait introduire des voitures au gaz naturel Volvo au Canada. À ma connaissance, on en n'a jamais encore vendus au Canada, mais en Europe il existe au moins une douzaine de plate-forme différentes disponibles en version gaz naturel. Le produit est là; il s'agit simplement de savoir s'ils veulent surmonter tous les obstacles pour vendre leur produit au Canada.

•(1255)

Le président: Merci, monsieur Simard.

Les dix minutes sont écoulées.

Nous allons passer de l'autre côté de la table et donner la parole à M. Wilfert et M. McGuinty pour dix minutes.

L'hon. Bryon Wilfert: En guise d'avant-propos, j'ai remarqué que le mémoire de votre Alliance comporte la photo d'un véhicule de la Los Angeles Metropolitan Transportation Authority. Cela est bien joli, sauf que j'ai été en Chine avec le premier ministre en janvier dans la même situation. Quatre sociétés se sont groupées et ont

vendu des centaines d'autobus à l'Administration du transport en commun de Beijing.

Je crois savoir que Vancouver a six prototypes. La difficulté que je vois, c'est que les municipalités au Canada font grand bruit au sujet du transport en commun. Ma question est de savoir quel est le marché que vous desservez au niveau du transport en commun? Quels sont les obstacles qui empêchent les transports en commun d'utiliser des véhicules à carburant de remplacement comme le vôtre?

La difficulté, c'est que ma propre région est allée acheter des bus flambant neufs, tous construits en Belgique, ce qui me ravit, et aucun, bien entendu, n'est du type dont nous parlons aujourd'hui. Aucun n'utilise un carburant de remplacement.

Voilà donc ma première question. J'aimerais ensuite vous parler de l'idée d'un fonds pour l'énergie propre.

M. Al Basham: Merci de la question. Mon expérience personnelle est limitée, mais lorsque j'étais à Vancouver j'ai travaillé de très près avec ce qui était alors BC Transit. Nous avons réalisé un projet pilote initial en 1990, suivi de deux commandes de 25 bus chacune, la dernière livrée en 1996, et c'était des moteurs fonctionnant exclusivement au gaz naturel. Ils avaient des moteurs de première technologie et qui ne satisfaisaient pas l'exploitant. Ils se sont aperçus que l'entretien des moteurs était plus lourd que celui des moteurs diesel. Ils réalisaient des économies de carburant de telle ampleur que les frais d'entretien supplémentaires ne suffisaient pas... autrement dit, il y avait quand même une économie nette après les coûts d'entretien. Cependant, l'Agence trouvait que les autobus n'étaient pas assez fiables pour répondre à leur contrainte de service et ils les ont remisés. Ils sont en train d'être rééquipés avec des nouveaux moteurs au gaz naturel. Nous espérons que TransLink, qui est maintenant l'exploitant du service d'autobus, ou le propriétaire du service d'autobus dans l'agglomération de Vancouver envisagera à tout le moins d'acheter des bus au gaz naturel la prochaine fois.

S'il existait des crédits fédéraux pour égaliser le terrain de jeu entre le gaz naturel et le gazole, ils seraient plus ouverts à l'idée d'acheter la nouvelle technologie au gaz naturel pour leurs autobus. En effet, à l'heure actuelle, il y a un surcoût d'environ 50 000 \$. Même si cela peut être récupéré sur le cycle de vie en économie de carburant, peu importe, car ils n'ont pas cet argent disponible.

J'invite donc les membres du comité à voir si le gouvernement fédéral ne pourrait pas aider les administrations de transport en commun à travers le Canada pour les encourager à acheter des véhicules au gaz naturel.

•(1300)

L'hon. Bryon Wilfert: M. Thomas a parlé de créer les conditions au Canada. En quoi les conditions sont-elles si différentes dans des villes comme Beijing, où l'on a manifestement décidé qu'il existe un problème majeur de pollution et autre et décidé que la technologie canadienne est la meilleure pour eux? Non seulement apprécient-ils les véhicules qu'ils ont déjà, mais ils en achètent d'autres, alors qu'au Canada seules de rares municipalités ont quelques véhicules expérimentaux. Dans ma région, au nord de Toronto, on se serait attendu à ce que... Et ce ne sont même pas des autobus fabriqués au Canada, ce qui me fait dresser les cheveux sur la tête. Je peux vous le dire, j'ai été très fâché, non seulement à titre de secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, mais aussi parce qu'aucun de ces véhicules n'est écologique.

J'aimerais donc savoir quelles sont ces conditions qu'il faut créer ici? Nous semblons pouvoir exporter notre technologie à l'étranger mais non pas de la vendre chez nous.

M. F.S. (Rick) Thomas: Dans le cas de Toronto, un accord a été conclu entre Infrastructure Canada, la province de l'Ontario et la ville de Toronto, à hauteur de 1 milliard de dollars pour le transport en commun, dont le gouvernement contribue à environ un tiers. Le transport écologique en est un critère et les technologies hybrides ou un carburant de remplacement sont spécifiés.

J'étais à la ville de Toronto il y a quelques semaines pour la révision de l'achat de 180 autobus hybrides gazole-électricité. Ils coûtent en moyenne 750 000 \$ pièce, comparé à 550 000 \$ pour un autobus au gaz naturel; cependant, l'argumentation de la ville veut que si l'on considère le coût sur le cycle de vie des autobus hybrides gazole-électrique comparés aux autobus au gaz naturel... leur décision a été d'opter pour les véhicules plus coûteux à l'achat. Ils pensent qu'ils vont économiser de l'argent sur le carburant et l'incitatif fédéral a fait pencher la balance.

Le problème lorsqu'on spécifie les véhicules hybrides, c'est qu'alors on spécifie une technologie donnée qui permet aux commissions de transport de continuer à utiliser le gazole et, comme je l'ai dit dans l'exposé, il devient alors très difficile d'amener des changements de comportement. On nous oppose des arguments tels que la nécessité d'une infrastructure entièrement nouvelle, d'une formation spéciale des mécaniciens, les coûts additionnels associés au gaz naturel par opposition au gazole. On promet des moteurs au gazole propres et l'on préfère se limiter à un carburant donné. C'est pour nous une barrière très difficile à surmonter.

Nous aimerions une démarche comme celle suivie par la Californie, qui est neutre par rapport au carburant et à la technologie, et qui laisse jouer la concurrence et permet aux différents fabricants de se mettre sur les rangs. Dans le cas de la ville de Toronto, ils ont envisagé des autobus au gaz naturel tout au début du processus d'achat et décidé de laisser tomber. Cependant, dans notre intervention auprès de la Toronto Transit Commission, nous avons pu faire un peu de pédagogie. Peut-être ne savaient-ils pas qu'il existe maintenant des autobus au gaz naturel de troisième et quatrième générations qui sont très propres, très fiables et qui sont maintenant en service à Beijing, en Californie, et dans d'autres endroits du monde, et la municipalité demande maintenant à la Toronto Transit Commission d'examiner de très près les autobus au gaz naturel. Nous espérons donc avoir une nouvelle occasion de pénétrer ce marché.

Le président: Il nous reste du temps pour encore une question, puis se sera le tour de M. McGuinty.

L'hon. Bryon Wilfert: Le paradoxe c'est que quand nombre de ces politiciens voyagent à l'étranger et voient ce qui s'y passe, mais ils n'en font pas autant chez eux.

Le fonds fiduciaire pour l'énergie propre, du point de vue de la recherche, du développement et des projets de prototype... si ce fonds était mis en place, de quelle manière votre industrie y participerait-elle activement?

•(1305)

M. F.S. (Rick) Thomas: Je crois que plusieurs sociétés représentées ici font de la R et D, notamment Westport. Je crois qu'elle serait très intéressée par ce programme, par un programme de R et D. Comme nous l'avons dit, une réduction de 20 à 28 p. 100 par rapport au moteur à essence, je suis sûr que les sociétés voudraient travailler avec les constructeurs automobiles pour améliorer cela, surtout les constructeurs de dispositifs de conversion. Dans le cas des autobus, Cummins Westport voudrait accroître l'écart par rapport au gazole au-delà des 6 à 16 p. 100. J'imagine qu'il y aurait une participation très active de la part des sociétés autour de la table.

M. Charlie Ker: Une remarque à ce sujet. Il y a quelques semaines, Westport a annoncé un partenariat avec le ministère de l'Énergie américain pour la mise au point d'ici 2007 d'un moteur respectant la norme d'émission prenant effet en 2010. Encore une fois, nous fixons déjà la barre sur le plan des émissions, mais ce serait le type d'autobus qui serait d'un grand intérêt pour les villes canadiennes comme Toronto et Vancouver où les enjeux sont la qualité de l'air, les gaz à effet de serre et la diversification des sources d'énergie.

Une autre remarque. Pendant que vous étiez à Beijing, j'étais en Californie, le mois dernier, avec une délégation canadienne qui a visité trois villes. Elle est allée à Los Angeles qui, comme vous l'avez mentionné, a déjà 200 de nos moteurs au gaz naturel les plus récents dans son parc, avec une option pour 400 de plus. Elle est allée à Sacramento où nous avons près de 250 moteurs—leur dernier achat était de 106 autobus dotés de nos moteurs Orion construits à Mississauga. Elle est allée à Santa Monica, où elle a vu le premier autobus flambant neuf, l'un des 58 autobus New Flyer, encore une fois équipé avec nos moteurs.

Le président: Désolé, le temps est écoulé, monsieur McGuinty. Nous allons passer en face à M. Cullen.

Monsieur Cullen, vous avez dix minutes.

M. Nathan Cullen: Merci, monsieur le président.

Nous sommes descendus au niveau municipal et j'aimerais maintenant remonter un instant au niveau fédéral, car c'est cela la perspective qui m'intéresse et j'hésiterais à me mettre à la merci de certains de nos conseillers municipaux.

Une courte question, par curiosité contre l'abandon par les constructeurs de ces véhicules. J'ai été surpris d'entendre cela et j'aurais besoin de plus d'assurance. Je sais que l'industrie automobile a quelque peu souffert ces dernières années. Est-ce la demande des consommateurs qui a reculé? C'est un souci pour moi. Je suis un partisan du gaz naturel du point de vue de la promotion et de Kyoto, mais lorsque l'industrie renonce à un marché, c'est habituellement le signe de quelque chose d'inquietant, soit au niveau du marché de consommation soit au niveau de la fabrication.

M. Al Basham: Nous travaillions avec Ford Motor Company depuis 2000, aux fins de la commercialisation et de la vente de leurs produits, et ce programme a prix fin l'an dernier. Il y avait à cela plusieurs raisons, mais la principale était une restructuration au sein de Ford, élimination de presque toutes les activités hormis l'essentiel. Comme vous le savez, la société affichait de lourdes pertes.

General Motors continue de produire la camionnette. Elle n'est pas vendue au Canada car il est tellement difficile d'exporter un véhicule de petite série. Il faut effectuer les essais de collision exigés par le Canada. Je recommande au comité de réfléchir à la possibilité d'autoriser l'entrée au Canada de véhicules ayant subi les essais de collision à l'étranger, en Europe ou aux États-Unis, et qui sont fabriqués en petite série. Cela ouvrirait un marché, aiderait à importer les Honda et les camionnettes GM et aussi les véhicules européens. Nous n'avons pas de mal à respecter ces normes de collision là.

M. Nathan Cullen: J'aimerais revenir à la Californie où vous avez remporté tous ces grands succès dont a parlé M. Ker. J'ai un peu de mal à ne pas attribuer la réussite de votre industrie là-bas à leur cadre réglementaire. Établissez-vous le même lien? Pour des raisons évidentes, notamment la pollution de ces villes, la Californie est en pointe sur le plan de la réglementation de l'industrie et des normes d'émissions imposées. Cela fait-il partie de l'équation pour vous? J'aimerais que le Canada soit aussi progressiste que la Californie. N'est-ce pas ce que vous souhaiteriez?

M. Al Basham: Absolument. La South Coast a une série de règles imposées aux parcs publics, soit les parcs de camion poubelle, les parcs d'autobus urbains, les parcs de véhicules aéroportuaires et, d'ailleurs, aussi ceux des balayuses de rue... ce sont là des applications spécifiques où il existe un modèle de véhicule plus propre que la moyenne et pouvant faire le travail. Dans tous ces domaines, la South Coast a mis en place des règles qui disent que, si vous achetez un véhicule nouveau et que vous êtes l'un de ces parcs d'une taille suffisante, habituellement 25 véhicules, vous êtes tenu d'acheter la technologie la plus propre disponible. Si vous ne le faites pas, toutes sortes d'amendes et de pénalités interviennent. Si vous voulez y échapper, vous devez demander une dérogation. C'est réellement cela qui nous a lancé en Californie. Tous les autobus urbains sont au gaz naturel à cause de cela.

• (1310)

M. Nathan Cullen: En substance, c'est donc dû au cadre réglementaire mis en place par les politiciens. Ils disent que c'est une question d'intérêt général et impose des pénalités aux récalcitrants. Donc, un cadre réglementaire similaire concernant nos émissions serait également perçu par vous comme quelque chose de progressiste et de positif.

M. Al Basham: Oui.

Un élément dont nous n'avons pas parlé, ce sont les coûts de santé. Les émissions de gazole sont considérées par la South Coast comme toxiques et c'est la principale raison pour laquelle on y tient tellement à retirer les moteurs diesel de la circulation.

M. Nathan Cullen: Vous représentez diverses sociétés, de façon générale des fournisseurs d'énergie. Le gouvernement fédéral est actuellement en pourparler avec le secteur automobile au sujet de normes obligatoires ou facultatives. Il en sortira probablement un nouveau jeu de normes facultatives, dont je me méfie beaucoup. Il est peu probable qu'elles soient respectées ou qu'elles vous favorisent. Vous qui venez de l'Alberta, avez-vous l'impression, dans le secteur énergétique—encore une fois pour ne pas nous

limiter au gaz naturel—d'une résistance à l'égard de normes d'émissions contraignantes dans notre pays?

Je ne sais pas si vous avez saisi ma question.

M. Graeme Feltham: Oui, j'ai saisi votre question. Je ne suis pas sûr que les compagnies représentées ici s'occupent de production énergétique. ATOC gaz, Enbridge Gas Distribution et ATCO Electric ne font que distribuer du gaz ou de l'électricité.

M. Nathan Cullen: Je vous demande de spéculer sur la base de votre connaissance du secteur énergétique, vous travaillez avec toutes sortes de gens du secteur. Nous connaissons la résistance des constructeurs automobiles face à tout ce qui est contraignant. Est-ce que le secteur énergétique s'y intéresse? Est-ce important pour lui?

M. Graeme Feltham: J'hésiterais à m'exprimer pour le compte de l'ACPP.

M. Nathan Cullen: Oh, allez-y.

Des voix: Oh, oh!

M. Graeme Feltham: Il y a un peu d'hésitation, c'est sûr. Je crois qu'ils pensent que le gaz naturel devrait être brûlé dans des centrales thermiques et non des véhicules, si je puis résumer certaines des opinions que j'ai entendues. Ce n'est pas une opinion très ancrée. Ils s'occupent d'extraire du pétrole et du gaz et, du moment qu'il y a un marché pour leur produit, ils sont contents.

M. Gerry MacDonald: Du point de vue d'Enbridge Gaz Distribution, nous nous occupons depuis une dizaine d'années de gestion de la demande. Je vais devoir confirmer ce chiffre, mais je crois que nous avons réduit la consommation de gaz des consommateurs ultimes de l'équivalent d'un demi-million de voitures qui auraient été retirées de la circulation, si je puis comptabiliser les choses ainsi. En outre, nous avons protégé le régime réglementaire ontarien contre les pertes dues à une meilleure efficacité énergétique. Nous en sommes donc de grands partisans.

M. Nathan Cullen: De grands partisans de quoi?

M. Gerry MacDonald: D'une meilleure efficacité énergétique, du moins au niveau de notre consommateur ultime.

M. Nathan Cullen: Merci.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Cullen?

M. Nathan Cullen: Ça va.

Le président: Merci.

Merci beaucoup des renseignements que vous avez apportés. Vous avez été un peu limité par le temps, mais j'ai trouvé votre contribution excellente.

Nous allons avoir une réunion du comité directeur.

Monsieur Basham, vous souhaitiez ajouter quelque chose.

M. Al Basham: Veuillez m'excuser, monsieur le président, je voulais aborder un aspect. On a beaucoup parlé plus tôt de la Loi sur les carburants de remplacement et le nombre de véhicules achetés par le gouvernement qui les consomme. J'aimerais beaucoup savoir quel est le chiffre de consommation des carburants de remplacement. Je crois qu'il est très faible. Par exemple, si vous achetez un véhicule pluricarburant, un véhicule léger pouvant utiliser un mélange d'éthanol, combien d'éthanol est-il réellement consommé?

Le président: C'est une remarque judicieuse.

Merci de votre participation.

Merci aux membres du comité.

Mesdames et messieurs, nous allons maintenant clore la séance.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.