



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 027 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 13 mars 2012

Président

M. Merv Tweed

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 13 mars 2012

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à la 27^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons examiner les technologies de transport novatrices.

Nous accueillons aujourd'hui les représentants de l'Alliance canadienne du camionnage: David Bradley, président et chef de la direction; Ron Lennox, vice-président, Commerce et sécurité; Geoffrey Wood, vice-président, Opérations et sécurité. Nous recevons également Claude Robert, président et chef de la direction du Groupe Robert.

Je vous souhaite à tous la bienvenue.

Vous avez tous été mis au courant de nos modalités. J'ignore qui prendra la parole en premier, mais je vais peut-être demander à M. Bradley d'ouvrir le bal. Nous entendrons par la suite M. Robert, et les membres du comité poseront ultérieurement leurs questions.

Nous vous écoutons.

M. David Bradley (président et chef de la direction, Alliance canadienne du camionnage): Merci infiniment, monsieur le président ainsi que mesdames et messieurs les membres du comité. Nous sommes ravis de comparaître aujourd'hui. Je vous félicite d'avoir choisi ce sujet, que nous voulions aborder avec vous depuis un certain temps.

Je vous donne tout d'abord une idée générale de ce qu'est l'Alliance canadienne du camionnage. L'alliance regroupe les associations provinciales de camionnage. Elle représente plus de 4 500 entreprises de camionnage de tailles variées. Ces entreprises transportent diverses marchandises et proviennent de toutes les régions du pays. L'alliance est à l'image de notre industrie. Ses membres sont surtout de petites entreprises familiales. Près de 40 p. 100 de nos membres possèdent moins de 10 camions.

Les nouvelles technologies constituent certes le moteur de notre industrie. Nous sommes en plein cœur d'un changement culturel. Notre secteur a fait l'objet d'une déréglementation il y a environ 20 ans. Si vous examinez la documentation sur notre industrie, vous constaterez que nous sommes devenus un secteur qui est beaucoup plus à la fine pointe de la technologie. Nous sommes toujours fidèles aux principes d'entreprise, mais les nouvelles technologies facilitent notre adaptation à ce changement culturel.

Nos membres respectent des valeurs fondamentales supérieures. Tout d'abord, la concurrence devrait miser sur les services et les prix; les prix doivent représenter le véritable coût de la conformité aux règles établies. Les gouvernements qui se sont succédé depuis la déréglementation nous ont répété qu'ils établiraient des normes de sécurité et les feraient respecter. Il existe aujourd'hui des technolo-

gies qui offrent au gouvernement des moyens dont on ne disposait pas auparavant. Nous incitons le gouvernement à s'en prévaloir pour favoriser l'égalité des chances.

Sur le plan de l'environnement en général et sur le plan de la réduction des gaz à effet de serre en particulier, les objectifs économiques de notre secteur sont conformes à ceux de la société, ce qui est sans précédent dans l'histoire de notre industrie. La technologie d'aujourd'hui nous aide à rendre notre industrie plus sûre, à offrir les mêmes conditions à tous, à purifier l'air que nous respirons et à réduire les risques inhérents aux changements climatiques. Nous devons accélérer la pénétration du marché par ces technologies, grâce selon nous à la réglementation et aux mesures d'encouragement à l'investissement.

Il faut par contre surmonter certains obstacles. Pour qu'on sache à quoi s'en tenir, des règlements sont parfois nécessaires afin de définir les nouvelles technologies et d'encadrer leur utilisation, et ce même si on nous a jeté de la poudre aux yeux par le passé. Il faut parfois mettre tout le monde au pas. On ne saurait donc se soustraire à la réglementation.

Nous souhaiterions que le gouvernement du Canada réglemente quelques technologies de pointe au sein de notre secteur. Premièrement, les enregistreurs électroniques de bord devraient être obligatoires. C'est ce qu'on appelle les boîtes noires qui permettent de vérifier si le conducteur respecte les règles établies en matière d'heures de service. Il s'agit peut-être des règles de sécurité les plus importantes que le gouvernement du Canada a formulées en matière de camionnage. À notre époque, les conducteurs de camion ne devraient plus remplir les registres manuscrits, mais devraient être tenus de se doter d'un enregistreur électronique de bord.

Les camions peuvent également être équipés d'un dispositif anti-dérapiage, qui aide à prévenir les capotages. Essentiellement, le conducteur n'a pas à intervenir ou du moins il le fait plus rapidement. Ce nouveau dispositif sera bientôt obligatoire aux États-Unis. Nous préconisons son adoption au Canada depuis des années. C'est une assurance bon marché.

D'autres obstacles se dressent également. Les camions traversent les frontières, et non pas uniquement celles séparant le Canada des États-Unis. Dans la documentation, vous constaterez que nous examinons les occasions d'harmonisation avec les États-Unis, même s'il conviendrait mieux de parler de « compatibilité ». Il n'est pas toujours pertinent d'harmoniser pour le simple plaisir de le faire. Les provinces ont également un rôle à jouer, étant donné qu'on leur a confié l'administration des règlements extraprovinciaux. Cette délégation peut également compliquer l'élaboration de normes nationales.

Cependant, nous devons également stimuler les investissements au Canada. Par rapport aux entreprises américaines, les entreprises canadiennes souffrent de sous-capitalisation.

Le camionnage est particulièrement touché. Nous sommes fortement sous-capitalisés par rapport aux autres industries, mais également par rapport à nos concurrents, notamment les chemins de fer. Trois ou quatre sociétés de camionnage sont cotées en bourse, alors que les autres doivent recourir au financement par emprunt, ce qui est de plus en plus difficile ces dernières années.

En outre, il est presque impossible d'obtenir des fonds pour notamment intégrer les dispositifs antipollution aux trains routiers, ce qui peut porter préjudice aux mesures visant à réduire les GES. Si vous achetez un nouveau camion ou une nouvelle remorque, vous pouvez obtenir des fonds. Cependant, si vous souhaitez installer des dispositifs antipollution, vous ne pouvez pas obtenir de fonds.

À certains égards, le gouvernement doit stimuler ce genre d'investissement. Au Canada, nous en sommes rendus à l'ère du camion sans smog. Depuis 2007, tous les camions et les moteurs fabriqués en Amérique du Nord doivent produire des émissions de smog quasi nulles. On a éliminé les NOx et les autres particules nocives.

Notre secteur est presque en stagnation en raison du vieillissement de son parc de camions et de la précarité des capitaux. Sommes-nous prêts à attendre 30 ans sans intervenir pour devoir ensuite remplacer le parc de camions ou sommes-nous disposés à accélérer la commercialisation des nouvelles technologies. Prenons l'exemple du Québec, où les nouveaux camions sans émission de smog sont assujettis à un amortissement constant de 60 p. 100, une mesure fort utile.

La réglementation des émissions de GES des moteurs de poids lourd est imminente. Environnement Canada y travaille. Sans entrer dans les détails, je vous dirai cependant que ce règlement est différent de celui visant les émissions de smog, en ce sens qu'on n'établira pas les normes d'émissions de GES nulles. À notre avis, il faudrait intégrer cette notion au règlement pour que les gens sachent ce qu'ils achètent.

Encore une fois, il faudrait des crédits d'impôt et des déductions pour amortissement accéléré pour les camions ne produisant pas de GES. Presque tous les secteurs d'activité font l'objet de mesures incitatives favorisant l'investissement pour accélérer l'avènement de technologies écologiques.

De plus, le règlement ne vise que les nouveaux tracteurs routiers. Il ne vise pas les remorques ni les véhicules actuels. Encore une fois, il s'écoulera beaucoup de temps avant que les avantages ne se traduisent par une réduction des émissions de GES, alors qu'il s'agit de technologies qui, dans certains cas, sont d'origine canadienne et qu'il faut à tout le moins soutenir cette industrie naissante. Lorsque l'Association d'équipement de transport du Canada comparaitra devant le comité, elle pourra, je crois, vous donner davantage de

précisions à cet égard. De toute façon, nous devons créer un nouveau marché.

Cette réglementation doit s'accompagner d'un programme de mesures volontaires visant à stimuler l'ajout d'éléments aérodynamiques: les pneus larges uniques et les jupes latérales de remorque, des dispositifs qui réduisent les émissions de GES.

Le train routier et le moteur au GNL offrent également de belles possibilités, particulièrement sur les routes dotées d'un système de distribution. Cependant, un document produit par l'industrie et le gouvernement a fait valoir que ces camions coûtent deux fois plus cher que les véhicules classiques. Il faut donc adopter les mesures qui ont été prises dans d'autres secteurs d'activité si nous voulons renforcer la pénétration du marché par ces nouvelles technologies.

Encore une fois, c'est le Québec qui fait figure de pionnier en offrant un amortissement constant de 80 p. 100 pour ces véhicules. C'est une mesure qu'il faudrait envisager si nous voulons favoriser une telle percée. Il s'agit encore une fois d'une technologie canadienne qui réduit, cela ne fait aucun doute, les émissions de GES. Pour commercialiser le tout, il faudra que les prix soient réduits. M. Robert approfondira cette question.

• (0855)

Nous vous avons remis un document d'une page qui, nous l'espérons, vous aidera à faire le point sur la question. C'était là l'essentiel de ma déclaration préliminaire.

Nous serons heureux de répondre à vos questions, mais je pense que M. Robert fera préalablement sa déclaration préliminaire.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Robert, je vous en prie.

M. Claude Robert (président et chef de la direction, Groupe Robert): D'entrée de jeu, je vous remercie de m'avoir invité. J'en suis très honoré.

Le Groupe Robert est une entreprise familiale. À l'aide de quelques chiffres, je vous en brosse un bref tableau. Nous employons quelque 2 600 personnes. Nous oeuvrons dans presque tous les secteurs du camionnage, offrant notamment des services d'entreposage et une gamme d'autres services analogues. Bon nombre d'entre vous ont déjà vu nos camions jaunes et noirs sur les routes. Je suis sûr que vous connaissez bien notre entreprise.

Je voudrais profiter de l'occasion pour faire valoir quelques points. J'estime que la productivité procède de notre capacité à évoluer et à travailler avec...

Le président: Je m'excuse de vous interrompre, mais nous avons des problèmes d'interprétation. Peut-être ne parlez-vous pas assez fort?

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Vous êtes trop loin du micro.

[Traduction]

Le président: Je vous prie de bien vouloir m'excuser.

Continuez, je vous en prie.

• (0900)

M. Claude Robert: Je pourrais certes vous entretenir de ce sujet pendant toute une journée, mais je sais que je ne dispose que de 10 minutes. Je ne vous parlerai donc pas de mon entreprise, mais plutôt des préoccupations de notre industrie.

M. Bradley a abordé bien des aspects. Travaillant dans le domaine du camionnage depuis 45 ans, je suis en mesure de vous dire qu'il faut évoluer si nous voulons être plus productifs. Si nous n'évoluons pas, les choses stagneront. Dans notre secteur d'activités, nous devons changer, évoluer et nous adapter aux nouvelles technologies pour faire face aux défis des années 2020 et 2030.

Nos remorques ont une durée de vie utile de 20 ans. Par conséquent, si j'en achète une aujourd'hui, je l'aurai jusqu'en 2030. Nous ne réalisons pas les répercussions à long terme des décisions que nous prenons. Un camion, ce n'est pas un véhicule que vous remplacez trois ans plus tard. Nous devons nous adapter aux nouvelles technologies, qui viennent d'Europe et de partout ailleurs.

Au Canada, nous avons le privilège de pouvoir compter sur Westport, qui fabrique les nouveaux injecteurs à gaz naturel. Le gaz naturel est un produit de base que nous avons en abondance au Canada et aux États-Unis. Je vous ai remis six documents qui expliquent en détail la technologie des camions au GNL. J'ai également offert à votre greffier de vous faire parvenir le tout par voie électronique afin que vous puissiez bien saisir tous les détails de cette technologie.

Il s'agit d'une technologie exceptionnelle, dont l'intérêt réside dans le fait que vous n'utilisez que 4 à 5 p. 100 d'essence, le reste étant du gaz naturel. Le gaz naturel liquéfié doit être transporté à moins de 260 degrés. Cette température extrême et les autres caractéristiques du GNL nécessitent des investissements massifs.

Dans notre industrie, vous devez payer si vous voulez installer un réservoir de GNL dans votre cour. L'organisation qui fabrique et installe ces réservoirs reçoivent des subventions, ont droit à des amortissements accélérés. Ce n'est pas notre cas. Il n'y qu'au Québec que nous avons droit à ces incitatifs dans une faible mesure, et je vous ferai valoir que nous devons sensibiliser les Canadiens à la nécessité de travailler de concert pour prendre en main notre avenir.

Même si nous exportons — du moins nous essayons comme vous le savez... Vous êtes beaucoup plus au fait que moi de la situation qui règne dans l'Ouest canadien, du lien avec les États-Unis. Pourtant, dans l'est du pays, nous importons nos produits pétroliers de base. Nous avons des réserves de gaz naturel avec lesquelles nous pourrions chauffer nos maisons et faire rouler nos camions entre autres choses.

Je m'intéresse à l'avenir. Je sais que ma fin approche, même si j'ignore quand elle surviendra. Cependant, il y a une vérité à laquelle personne n'échappe: le gaz de l'avenir, c'est le gaz naturel, qui nous offrira une source d'énergie de rechange. La formule du gaz naturel est CH_4 . Quel est l'élément important? C'est H₄. Que signifie H? C'est de l'hydrogène. Le camion et l'auto de l'avenir fonctionneront à l'hydrogène. D'où proviendra cet hydrogène? Certainement pas de l'eau, du H₂O. L'hydrogène proviendra du CH₄.

• (0905)

Qu'on le veuille ou non, il faut songer à l'avenir. Lorsque je discute avec quelqu'un qui ne partage pas cette vision, j'en perds mon latin. Je me suis rendu à Phoenix où j'ai vu des gens faire fonctionner des moteurs à l'hydrogène qu'ils tiraient du méthane. La technologie est au point. Qu'attendons-nous pour l'adopter? Je remercie les

membres du comité qui m'ont invité, notamment M. Coderre. C'est le message que je voudrais vous laisser.

Nous avons également accès à bien d'autres technologies européennes, mais Transports Canada a décidé d'y faire obstacle. Pourquoi? Parce que nous avons conclu avec les Américains une entente de longue date qui précise que tous les camions doivent provenir des États-Unis.

Cette obligation ne tient plus. Même les Américains importent notamment des camions Hino fabriqués par Toyota au Japon. Rien ne cloche si nous les importons par l'entremise des États-Unis, mais nous ne pouvons pas conclure de partenariat avec l'Europe. Tous les véhicules à la fine pointe de la technologie sont fabriqués en Europe, où l'on a adopté une technologie reconnue mondialement, alors que nous sommes tenus, en Amérique du Nord, de respecter la norme de l'EPA.

Avant la présente séance, j'ai montré à certains d'entre vous un document que j'ai obtenu hier et dont le titre est « Remettre en cause l'analyse des coûts de l'EPA pour les émissions de 2004 à 2010 ». L'EPA a été créée avec l'aval du gouvernement américain. Elle a établi des règles qui nous coûtent en moyenne 20 000 \$ par camion. Il y a moins d'économie de carburant: 2 milles le gallon. En ce qui nous concerne, c'est l'équivalent de 25 p. 100 de notre consommation.

On continue d'appliquer les normes de l'EPA sans se poser des questions, alors que nous pourrions en établir d'autres de concert avec les Européens, ce qui pourrait déboucher sur plus d'économie. Paradoxalement, les Européens achètent la technologie de l'injection au gaz naturel de Westport. Au Canada, nous nous servons de cette technologie, mais nous sommes astreints aux règles de l'EPA. Donc, nos moteurs consomment du diesel dans une proportion de 4 à 5 p. 100, mais nous payons 20 000 \$ de plus par camion. Voilà la situation où nous sommes rendus.

Je pourrais continuer ainsi pendant des heures, car je suis au courant des détails et des diverses raisons évoqués. Je vous ai résumé certains des aspects que je voulais vous communiquer afin que vous sachiez que nous devons envisager différemment les choses. Pour évoluer, nous devons changer nos façons de faire. Je ne cesse de répéter qu'il faut cesser d'être passésistes pour se tourner vers l'avenir. Soyons proactifs et avant-gardistes. C'est la philosophie que j'ai adoptée dans ma vie personnelle, philosophie dont je voulais vous faire part.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Vous avez la parole, madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci.

J'ai une question à poser à M. Bradley.

Lorsque le vice-président du génie du Conseil national de recherches est venu témoigner, il y a quelques semaines, il a pour ainsi dire confirmé que les études qu'ils ont effectuées et beaucoup d'études européennes ont révélé que les protections latérales — et non les jupes latérales, il l'a très bien précisé — ont permis une réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant de 5 à 20 p. 100.

Vous et moi nous demandons depuis un moment si ce sont des protections latérales ou des jupes latérales, mais d'une façon ou d'une autre, il s'agit d'une pièce de plastique parmi tant d'autres que l'on fixe à un camion et qui permet à l'ensemble de l'industrie du camionnage d'économiser 561 millions de dollars, si nous le calculons en fonction d'une réduction de seulement 5 p. 100 du carburant.

Si c'est le cas, que l'on parle de protections ou de jupes, puisque le délai de récupération est de deux à trois ans tout au plus, il est tout à fait logique de faire un tel investissement. Ce que vous dites, c'est que pour bien des propriétaires, les fonds disponibles sont limités, et il n'existe pas de programme gouvernemental qui permettrait de leur donner un coup de pouce.

L'année dernière, au Comité de l'immigration, j'ai proposé la mise sur pied d'un programme de prêts remboursables, dans le cadre duquel on prêterait de l'argent aux immigrants, qui le rembourseraient lorsqu'ils se seraient établis. Maintenant, le gouvernement lance ce programme.

Si les émissions de gaz à effet de serre sont réduites et que l'industrie du camionnage réalise des économies grâce à une consommation réduite de carburant, et si le gouvernement a un programme de prêts ou de subventions remboursables en 5 ou 10 ans, puisque vous tiendrez compte de ce montant, cela aidera-t-il l'industrie à installer un certain nombre de ces pièces? Pourrions-nous vraiment réduire les émissions de gaz à effet de serre des camions et réaliser des économies entre-temps?

• (0910)

M. David Bradley: Oui, tout à fait.

Nous allons laisser de côté la question de savoir si nous parlons de protections latérales ou de jupes latérales. Je parle de jupes latérales, et il ne fait aucun doute que les jupes latérales — vous le verrez dans nos schémas — permettent effectivement de réduire la consommation de carburant.

Quelqu'un a peut-être fabriqué une jupe latérale pouvant aussi servir de protection. Nous n'en avons pas vu ici au Canada, mais nous avons discuté de leur utilisation en Europe. Si quelqu'un pouvait fabriquer et commercialiser ici un produit qui ferait les deux, ce serait fantastique.

Toutefois, il y a d'autres éléments dont il faut tenir compte. On voit de plus en plus d'entreprises investir dans la technologie des jupes latérales lorsqu'elles font l'acquisition de nouvelles remorques. Comme l'a dit Claude, une remorque a une durée de vie de 20 ans; donc, le taux de renouvellement est faible, mais de plus en plus d'entreprises, quand elles achètent de nouvelles remorques — et vous les verrez sur les autoroutes — choisissent ces jupes latérales.

Nous devons différencier les types de remorques et préciser comment on peut réduire la consommation de carburant. Cela dépend essentiellement du type de tracteur et de remorque. Vous pouvez voir dans le schéma un type de tracteur. Il y en a de toutes sortes — des remorques-citernes, des remorques de type plate-forme, etc. —, mais les économies de carburant pour une remorque utilisée

aux vitesses permises sur les autoroutes ne sont pas mises en doute. Elles ont une incidence.

Ce que nous aimerions et ce que nous prônons depuis quelques années, par l'entremise d'un programme appelé *enviroTruck*, c'est qu'il y ait différentes possibilités pour l'industrie. Si l'on utilise une remorque de camion, on peut faire certaines choses; si l'on utilise une remorque-citerne, on peut faire certaines choses. L'une des options serait la jupe latérale. On pourrait adapter l'équipement existant afin que ce soit plus rapidement rentable, sur le plan de l'environnement.

L'une des meilleures façons d'y arriver, selon nous, c'est par une subvention remboursable. Évidemment, nous aimerions beaucoup recevoir une subvention inconditionnelle, et il existe beaucoup de belles réussites à cet égard. Il y a déjà eu un programme pour les groupes électrogènes auxiliaires de bord, qui a été très avantageux pour le gouvernement et l'industrie. Il a nécessité un léger investissement de la part du gouvernement et un investissement important de la part de l'industrie.

Toutefois, compte tenu de la situation actuelle, nous reconnaissons que cela pourrait être difficile; un système de subventions remboursables aiderait à générer le capital qui fait défaut actuellement.

Mme Olivia Chow: Si tel est le cas, pourriez-vous nous parler un peu plus du fait que le Canada et les États-Unis élaboreront une réglementation harmonisée en matière d'efficacité énergétique en 2014, avec l'arrivée de nouveaux tracteurs? Cela signifie-t-il que les camions qui franchissent la frontière des États-Unis doivent être adaptés afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre?

Soit dit en passant, les gros camions de Coca-Cola ont des protections latérales et pas des jupes. Quoi qu'il en soit, dans la discussion en cours...

• (0915)

M. David Bradley: Oui.

Encore une fois, les camions de livraison de boissons gazeuses sont utilisés dans les centres urbains. C'est pourquoi ils ont des protections latérales. Ces protections latérales, je peux vous le garantir, ne donnent pas lieu à des économies de carburant dans ce cas-ci, car ces camions ne roulent pas à des vitesses permises sur l'autoroute. Ce ne sont pas des véhicules autoroutiers. C'est pourquoi ils ont des protections latérales; parce qu'on les trouve davantage en milieu urbain.

Quant à ce qui se passe actuellement au Canada et au sud de la frontière, les États-unis ont annoncé en mai dernier qu'ils allaient adopter des règlements sur les normes d'économie de carburant et la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les nouveaux camions lourds. Parallèlement, le Canada a indiqué qu'il allait adopter des règlements similaires, et le processus est en cours.

Nous voulons évidemment adopter les règlements les plus compatibles possible, mais je ne suis pas certain que la solution soit nécessairement d'adopter la réglementation américaine. En fait, nous avons indiqué à Environnement Canada que dans certains domaines, il faut nous assurer que les outils de base pour la mesure ne mettent pas l'industrie canadienne en mauvaise posture, étant donné que le Canada utilise un système différent de poids et mesures.

De plus, il y a des secteurs dans lesquels nous pouvons et devons aller plus loin au Canada, et nous y travaillons actuellement. J'ignore si ce sera accepté ou non. La réglementation est quelque peu différente de celle qui vise le smog, qui prévoit que d'ici à telle année, les fabricants de camions de l'Amérique du Nord devront éliminer les émissions de matières particulaires et de NO_x, deux des principaux précurseurs du smog. En fait, on a dit: « Nous ne voulons pas savoir comment, mais vous allez le faire. »

Dans ce cas-ci, ce n'est pas aussi normatif. D'après ce que nous comprenons, la réglementation dira aux fabricants qu'une partie des véhicules vendus devront permettre une certaine réduction des émissions de gaz à effet de serre. On leur donnera un crédit, s'il y a un marché pour cela, ou bien on leur imposera des sanctions ou on ne leur donnera pas de crédit, s'ils n'atteignent pas l'objectif.

Rien n'oblige le client à acheter ce que nous appellerions un camion répondant aux normes d'émission de GES. Si quelqu'un veut acheter le même gros véhicule — je n'indiquerai pas la marque, car cela fait l'objet de critiques, mais le constructeur fabrique aussi de bons camions — beaucoup trop puissant et muni de tous les gadgets, on lui vendra ce camion. Il faudra beaucoup de temps avant que cette réglementation ait l'effet voulu sur les émissions de GES, mais c'est un pas dans la bonne direction. Nous estimons qu'elle devrait être combinée à un programme de mesures complémentaires qui nous permettrait d'adapter l'équipement existant et d'inclure les remorques. L'EPA a dit envisager de réglementer, peut-être d'ici à 2018, les émissions de GES en ce qui concerne les remorques, car elles font partie de la traînée aérodynamique, et on doit tenir compte de l'ensemble du véhicule.

Le président: Je dois vous interrompre, monsieur Bradley. Nous avons largement dépassé le temps alloué.

Je dois céder la parole à M. Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci beaucoup, messieurs.

Monsieur Robert, je souscris évidemment à votre cri du coeur. On fait effectivement face à certaines réalités. Les propos de M. Bradley et les vôtres reflètent toute cette complexité, et je sais que cette question n'implique pas seulement Transports Canada. On parle même du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et d'Environnement Canada.

Doit-on redéfinir la politique sur le camionnage au Canada? À la lumière de ce que vous et M. Bradley nous apprenez, nous pouvons voir que toute cette complexité et cette incompatibilité de la réglementation nuisent à l'industrie et que ça peut avoir des conséquences directes sur les questions d'environnement.

Je trouve particulièrement dommage qu'avec l'Europe, il soit impossible de diversifier la technologie. Y a-t-il une technologie canadienne ou québécoise qui nous permettrait précisément d'être concurrentiels? Dans le cas contraire, pourquoi le gouvernement ne signerait-il pas une entente avec l'Europe, par exemple, de façon à avoir accès à cette technologie?

• (0920)

M. Claude Robert: Merci beaucoup d'ouvrir cette porte, monsieur Coderre.

Si vous êtes allés en Europe — je suis certain que tout le monde y est déjà allé —, vous avez tous constaté que là-bas, tous les camions sont munis de ce qu'on appelle des cabines au-dessus des moteurs. Il a été démontré qu'avec des camions conventionnels, nous avons atteint la limite de notre technologie. Nous ne pourrions pas aller plus

loin sur le plan de la réduction de la traînée aérodynamique, c'est-à-dire l'effet de vent.

Comme le demandait Mme Chow tout à l'heure, on pourrait parler de jupes latérales. En fait, on pourrait y intégrer des éléments de protection latérale, comme cela se fait en Europe.

Maintenant, on utilise des pneus simples, c'est-à-dire des pneus uniques. Je ne veux pas changer de sujet, mais j'aimerais répondre à la question. Les Européens ont adopté les technologies les plus efficaces, en commençant par les pneus, premièrement. Ensuite, ils ont amélioré les camions de façon incroyable. Troisièmement, ils ont réduit la distance entre la cabine et la remorque, ce qu'on appelle l'écart entre les deux. Il s'agit d'un autre élément qui est encore plus important que les jupes, lesquelles sont arrivées par après. Or, tout a commencé par les pneus simples. Les pneus larges que vous voyez et qui sont des pneus simples constituent l'élément le plus important.

L'autre élément qui est encore plus important, croyez-le ou non, c'est le chauffeur. Si je vous dis de rouler à bord de votre voiture en direction de Montréal à 90 km/h, vous allez probablement faire 40 milles au gallon. Par contre, si vous roulez à 130 km/h, vous allez possiblement faire un peu moins. Comprenez-vous? Donc, le plus important, c'est le chauffeur.

Que fait-on pour le chauffeur? En Europe, on a adopté un maximum de 90 km/h pour tous les camions, alors que chez les Américains, il y a encore certains États où il est permis de rouler à 75 milles à l'heure, ce qui se traduit par 140 km/h.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Robert, mon temps est limité. Cependant, je comprends de vos recommandations que le gouvernement canadien doit, non seulement pour protéger l'environnement, mais aussi pour être concurrentiel à la lumière des autres technologies, revoir ses ententes et nous permettre de faire affaire avec le marché européen.

M. Claude Robert: Absolument, ce serait mon souhait n° 1.

Par ailleurs, j'aimerais me permettre un autre commentaire. Des compagnies comme Volvo — c'est un secret de Polichinelle — sont en train de développer, avec Westport à Vancouver, des technologies pour leurs camions européens. Donc, si les Européens ont reconnu le bien-fondé de la technologie canadienne développée à Vancouver pour le gaz naturel, je ne vois pas pourquoi nous, ici, n'adhérons pas à de tels programmes. Cela cause bon nombre d'autres problèmes, mais je vais m'abstenir de vous les énumérer.

Présentement, nos camions ne nous permettent pas d'aller chercher le maximum des économies et de l'efficacité dont nous avons besoin dans le réseau actuel. La liste de restrictions est tellement longue que je pourrais en tapisser tous les murs de cette pièce.

[Traduction]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Bradley, quand nous parlons de la réglementation, de la diversification de notre marché, selon votre organisation, qu'est-ce qui...? Quel est le problème? Est-ce à cause d'un groupe de pression? Est-ce parce que nous sommes trop près des Américains? Ce sont nos amis, mais il est bon de vérifier s'il y a un meilleur marché ailleurs.

D'après ce que je comprends, nous parlons d'un enjeu interprovincial, d'un enjeu qui touche le Canada et les États-Unis et d'un enjeu de commerce international. Comment gérez-vous cela?

M. David Bradley: Eh bien, c'est très difficile.

D'abord, je dirais que nous avons un problème ici même, puisque les provinces ne semblent pas réussir à s'entendre sur les normes nationales. Même là où le gouvernement a l'autorité constitutionnelle sur le transport extraprovincial, il choisit de ne pas exercer son influence.

Par exemple, en ce qui concerne les pneus à semelles larges, en Ontario et au Québec, on permet qu'ils transportent la même charge que les pneus conventionnels pour roues jumelées; il n'y a donc pas de restriction de charge utile si l'on contribue davantage à réduire les émissions de GES. Toutefois, en Alberta, on affirme catégoriquement qu'on n'égalisera pas les charges. On croit que les pneus — et on a une ancienne génération de pneus à semelles larges — ont un impact sur l'infrastructure. Par conséquent, on ne peut pas utiliser de pneus écologiques à semelles larges dans certaines régions du Canada.

En réalité, à l'heure actuelle, le Canada a perdu il y a de nombreuses années son industrie de fabrication des camions lourds au profit du Mexique et d'autres pays, et que maintenant, tous les camions lourds — de classe 8 — vendus au Canada sont fabriqués aux États-Unis. C'est tout de même notre partenaire commercial le plus important, alors nous devons viser l'harmonisation et la compatibilité. Je crois qu'on s'entend là-dessus. Cependant, cela commence à changer dans la mesure où les grands constructeurs de camion américains appartiennent de plus en plus à des intérêts européens. Nous commençons à voir arriver une partie de cette technologie, mais dans une certaine mesure, nous avons des œillères quand il est question de ce qui peut se produire ailleurs.

Je dirai ceci: dans l'ensemble, il n'y a pas d'industrie du camionnage en Amérique du Nord — ni aux États-Unis, ni au Mexique — plus sécuritaire que la nôtre. M. Robert et ses homologues remportent tous les prix de sécurité de l'industrie américaine du camionnage chaque année. Les Américains sont vexés parce que les Canadiens gagnent tout le temps. De même, en ce qui concerne...

L'hon. Denis Coderre: Alors si nous...

M. David Bradley: Permettez-moi de terminer, si vous le voulez bien.

• (0925)

L'hon. Denis Coderre: Bien sûr, allez-y.

M. David Bradley: De même, sur le plan environnemental, les transporteurs canadiens ont une nette longueur d'avance sur leurs concurrents américains en ce qui concerne la réduction de la consommation de carburant, qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. J'ignore si c'est parce que le carburant a toujours été plus taxé et plus cher ici, mais l'industrie américaine estime qu'elle a le droit inaliénable de dépenser autant de carburant qu'elle le veut, et quand elle le veut. Nous ne devrions pas abaisser nos exigences en matière de réglementation au même niveau que les leurs.

L'hon. Denis Coderre: J'ai une question simple. Croyons-nous, alors, que l'harmonisation aura pour effet d'abaisser nos normes?

M. David Bradley: Non...

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. David Bradley: ... pas nécessairement, mais elle le pourrait.

Le président: Merci.

Monsieur Van Kesteren, soyez le bienvenu.

M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de l'invitation. C'est un comité très intéressant. Je m'intéresse moi aussi beaucoup au transport.

Monsieur Bradley, je suis heureux de vous revoir.

Je tiens à vous dire à tous que vous avez raté probablement le meilleur événement auquel j'ai assisté...

Mme Olivia Chow: Oh, c'est vrai.

M. Dave Van Kesteren: Oui, Olivia était présente. Lorsque l'occasion se présentera à nouveau, je vous recommande tous d'accepter l'invitation, car ce fut un grand événement. Je pense qu'il est aussi important que nous puissions communiquer avec nos parlementaires.

Je voudrais adresser mes questions à M. Robert. J'aimerais que nous parlions un peu plus du gaz naturel.

Je crois qu'il est probablement juste de dire que nous sommes liés aux États-Unis, que cela nous plaise ou non, et je ne pense pas que votre industrie aimerait qu'une réglementation entrave ses activités de transport aux États-Unis. Nous devons en tenir compte.

Le fait est que nous jouons dans un grand carré de sable; malheureusement, ce n'est pas le nôtre, mais il y a des choses que nous pouvons faire. Je sais que vous êtes un fervent défenseur du gaz naturel. Vous êtes passé de la parole aux actes. Vous avez investi pour acheter un certain nombre de camions. Vous êtes l'un des premiers à l'avoir fait.

Je vous remercie pour les renseignements au sujet de Westport. C'est une innovation extrêmement intéressante et une entreprise canadienne, mais je voudrais vous donner juste un peu de temps pour expliquer au comité... Vous semblez persuadé que le gaz naturel est incontestablement une voie à suivre et une solution dans l'industrie du camionnage.

Nous sommes des partenaires. Je comprends le rôle que vous jouez dans votre industrie — vous êtes également un chef de file dans ce domaine —, mais si le gouvernement et l'industrie doivent être partenaires, qu'auriez-vous à dire au gouvernement canadien au sujet des étapes nécessaires pour aller de l'avant relativement à cette initiative sur le gaz naturel? Vous y croyez fermement, et nous pourrions ouvrir la voie dans ce secteur et développer d'autres technologies, ce qui permettrait de créer davantage d'entreprises dans ce pays.

• (0930)

M. Claude Robert: Comme vous le savez, bien souvent, nous oublions d'aller voir ce qui se passe aux États-Unis. Hier soir, à 22 heures, mon fils m'a envoyé un courriel qui nous permettra de connaître le nombre de stations de ravitaillement qu'auront les États-Unis d'ici la fin de 2012. Je peux le remettre au greffier après la séance, et cela devrait répondre à votre question.

Pendant que nous dénigrons le gaz naturel et que nous tentons de trouver des solutions de rechange, nous oublions que la meilleure technologie vient du Canada; or, aux États-Unis, on ne parle pas, on agit. D'ici la fin de l'année, ils auront plus de 250 stations de ravitaillement sur leur territoire.

M. Dave Van Kesteren: Combien en avons-nous ici, au Canada?

M. Claude Robert: En ce moment, il y en a deux dans le parc du Groupe Robert et un à Calgary. Il y a une exploitation de GNC en Colombie-Britannique, mais c'est tout ce dont nous disposons.

Je n'arrive pas à croire que les gens ne voient pas ces choses. Je vais vous faire parvenir le courriel, et vous pourrez le distribuer aux participants à la séance d'aujourd'hui. Vous constaterez que le président Obama n'en a pas parlé dans son discours, mais qu'il a visité l'entreprise Chrysler et qu'il a dit à ses dirigeants que le gaz naturel allait servir de carburant aux véhicules. En attendant, ils ont accordé des subventions à des entreprises comme Clean Energy Fuels, Chesapeake, Shell, et celles-ci sont en train d'effectuer des travaux de construction.

En fait, même si nous voulions construire aujourd'hui un troisième poste de ravitaillement, nous serions forcés d'ajouter notre nom à la liste; il est nécessaire d'attendre un an et demi pour faire construire un poste de ravitaillement par Chart, qui est le seul vrai fabricant de postes de ravitaillement aux États-Unis. Il y en a un deuxième, mais c'est une très petite entreprise.

Le Canada a la possibilité de concevoir et de fabriquer des réservoirs de gaz naturel. Un camion est doté de deux réservoirs, et ils valent 35 000 \$ chacun. Donc, un véhicule est équipé de réservoirs d'une valeur de 70 000 \$. Si vous croyez que, demain, il y aura de 125 000 à 150 000 camions au Canada, et que vous multipliez ces nombres par 70 000 \$, cela vous donnera une idée du montant que vous pourriez investir dans de nouvelles usines de fabrication canadiennes.

À l'heure actuelle, nous importons tout ce matériel des États-Unis qui, à son tour, en importe une bonne partie de la Chine et d'autres pays. Nous continuons d'importer, et nous nous demandons ensuite pourquoi notre balance commerciale décline. Nous devons commencer à produire. Comme nous sommes l'un des principaux producteurs de gaz naturel du monde, nous bénéficions d'une occasion en or dans ce secteur, alors pourquoi n'en profitons-nous pas?

Lorsque je constate la vitesse à laquelle les choses bougent en ce moment aux États-Unis... Ils ont adopté une technologie différente de celle produite par Westport Innovations, et ils vont consommer beaucoup de carburant — pas très efficacement, car Westport offre la meilleure technologie de ce genre dans le monde à l'heure actuelle. Ils ont trouvé une autre technologie qui fonctionnait, et cela veut dire qu'ils font tourner les moteurs de leurs camions. Il reste à savoir s'ils le font correctement mais, quoi qu'il en soit, ils sont sanctionnés par l'EPA.

Voilà où nous en sommes, et voilà ce qui me préoccupe. Le Canada ne peut pas soutenir deux transporteurs seulement, soit Vedder dans les régions de Calgary et de Moncton et Robert au Québec et en Ontario. Soyons sérieux. Nous ne pouvons pas avoir seulement deux transporteurs qui exploitent de 75 à 100 camions au Canada, et prétendre que nous allons promouvoir le GNL et le gaz naturel. Si nous voulons être pris au sérieux, nous devons mettre ces installations à la disposition des entreprises et agir en conséquence.

Il y a une chose que nous ne devons pas perdre de vue: les entrepreneurs comme ceux de Clean Energy Fuels. Ils possédaient auparavant une entreprise qu'ils ont vendue à Exxon. Ils étaient les plus importants producteurs de pétrole au Texas. Ils ont vendu leur entreprise et se sont lancés dans le gaz naturel. Ils ont obtenu toutes les subventions et, maintenant, ils ont les fonds nécessaires pour construire un réseau qui desservira tous les États-Unis. Demain, ils contrôleront la distribution du gaz naturel aux États-Unis.

• (0935)

M. Dave Van Kesteren: Combien de temps nous faudrait-il pour mettre en place des couloirs de transport adéquats? Par exemple, nous avons parlé auparavant de construire un couloir entre Québec et

Windsor, un entre Edmonton et Vancouver, et peut-être un segment sur la côte Est. Combien de postes de ravitaillement faudrait-il prévoir pour inciter d'autres entreprises de camionnage à envisager d'acheter des camions au gaz naturel?

Je tiens à signaler quelque chose d'autre. Je sais que vous êtes soucieux de l'environnement, mais vous êtes avant tout un homme d'affaires. Par conséquent, vous devez être persuadé que le gaz naturel a une réelle valeur.

Le président: Soyez très bref, s'il vous plaît, parce que l'intervention est presque terminée.

M. Claude Robert: Tout d'abord, les États-Unis disposeront de 300 postes d'ici la fin de l'année en cours et de 500 postes d'ici la fin de l'année prochaine. Par conséquent, si nous représentons 10 p. 100 des États-Unis, divisez ces chiffres par 10, et vous devriez obtenir votre réponse.

Deuxièmement, je pense que l'industrie du camionnage est prête à adopter cette technologie mais, en ce moment, le soutien qui doit accompagner cette transition n'est pas disponible. L'investissement est absolument exorbitant, et nous devons constamment nous opposer à des règlements. Par exemple, lorsque nous voulons installer un poste de ravitaillement dans une municipalité, tous les gens associent le GNL au propane. Ils demandent si les deux sont similaires. Ce qui différencie le GNL du propane, c'est que, lorsqu'il s'évapore, il est tellement léger qu'il disparaît. En revanche, le propane est tellement lourd qu'il demeure au ras du sol et s'accompagne de risques d'explosion. Malgré cela, nous devons respecter les règlements qui s'appliquent au propane. Les pompiers, les municipalités — tous surveillent le GNL comme s'il s'agissait de propane. Cela n'a pas sens. C'est comme si l'on comparait de l'eau à du Pepsi.

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Monsieur Robert, vous avez apporté un témoignage fascinant aujourd'hui. Je veux regarder de plus près ce que nous pouvons faire pour cesser de vous faire obstacle, afin que vous puissiez réussir.

Pour ne rien vous cacher, je n'appuie aucune forme de subvention visant à aider l'industrie à cet égard. Je crois que les entreprises sont censées produire des richesses plutôt que de les consommer. Toutefois, j'aimerais trouver des moyens de vous simplifier la vie sur le plan réglementaire, des moyens de vous permettre d'importer des technologies plus aisément et d'autres moyens de vous permettre d'investir votre propre argent, de le faire fructifier et d'aider l'environnement en même temps.

Le plus brièvement possible, veuillez énumérer les obstacles que nous pourrions supprimer ou que nous pourrions encourager nos partenaires provinciaux ou municipaux à supprimer afin que vos projets soient couronnés de succès.

M. Claude Robert: Comme vous le savez, c'est une question de flux de trésorerie. Après avoir payé le double du prix régulier pour acheter un camion, nous ne voulons pas une subvention; nous désirons simplement accélérer sa dépréciation et différer l'impôt sur le revenu. Croyez-moi, nous repaierons l'impôt.

M. Pierre Poilievre: Parlez-vous de déprécier le coût total d'un camion ou le coût supplémentaire d'un camion au gaz naturel?

M. Claude Robert: Aux États-Unis, ils peuvent amortir le coût d'un camion presque à zéro en quatre ans. Au Canada, cela demande jusqu'à huit ans.

M. Pierre Poilievre: Pour amortir le camion en entier.

M. Claude Robert: Oui.

M. Pierre Poilievre: Vous voulez accélérer la dépréciation de la partie du prix du camion imputable au moteur au gaz naturel. Est-ce exact?

M. Claude Robert: Oui.

M. Pierre Poilievre: Que proposez-vous? Cinquante pour cent par année? Quatre-vingts pour cent par année?

M. Claude Robert: Je suggère que vous examiniez ce qui se fait au Québec.

M. Pierre Poilievre: Le taux s'élève à 80 p. 100, n'est-ce pas?

M. Claude Robert: C'est 80 p. 100 de 60 p. 100. Il est vrai qu'on peut le déprécier un peu plus mais, en réalité, selon mes connaissances en comptabilité, lorsque la période de report prend fin, on paie davantage d'impôt.

● (0940)

M. Pierre Poilievre: C'est exact. C'est un report d'impôt, et non un avantage fiscal.

M. Claude Robert: Cela n'a rien de très inquiétant. Voilà la première mesure que je prendrais.

M. Pierre Poilievre: D'accord, vous aimeriez que la déduction des coûts en capital soit accélérée.

M. Claude Robert: Deuxièmement, Ressources naturelles Canada devrait prendre l'initiative de promouvoir le gaz naturel. Je les ai rencontrés au moins sept ou huit fois afin d'essayer de leur expliquer ceci et cela et de les persuader des avantages du gaz naturel. Il faut qu'on leur indique clairement qu'ils doivent promouvoir ce produit partout au pays.

M. Pierre Poilievre: Le ministère a produit un rapport complet à ce sujet. Ils sont donc bien informés à cet égard.

M. Claude Robert: Je sais qu'ils sont renseignés sur la question.

M. Pierre Poilievre: Quels règlements devons-nous supprimer pour vous permettre de rentabiliser vos services de transport par camion au gaz naturel?

M. Claude Robert: Il y a une foule de restrictions. Par exemple, chaque municipalité tente d'appliquer le code du bâtiment ou un code quelconque à une ressource appelée GNL, à laquelle elle ne connaît rien. Comme je l'ai dit plus tôt, ils utilisent le propane comme référence.

Les normes pour le propane sont tellement élevées qu'il faut des mois et des mois pour les respecter. Par exemple, cela a exigé sept mois à Mississauga et une année à Boucherville, et rien n'a encore été construit. On ne peut pas commander le poste — qui ne sera pas livré avant une autre année — avant d'avoir réglé toutes ces questions. Voilà le premier obstacle.

Deuxièmement, les véhicules sont beaucoup plus longs. Ils mesurent de 1,5 à 2 pieds de plus. Les règlements canadiens ont été élaborés pour des camions plus petits. Par conséquent, au lieu de pouvoir utiliser ces camions partout, on peut s'en servir seulement dans certains couloirs. Puis, les provinces imposent leurs propres restrictions. Les représentants provinciaux nous disent qu'ils sont désolés, mais que nos camions sont trop longs.

M. Pierre Poilievre: La longueur est-elle imputable au gaz naturel ou au camion en général?

M. Claude Robert: C'est à cause du gaz naturel. C'est parce que nous utilisons ces fichus camions conventionnels au long nez. Si nous utilisions...

M. Pierre Poilievre: Êtes-vous en train de dire que les camions au gaz naturel sont plus longs que les camions au diesel traditionnels?

M. Claude Robert: Oui. En fait, ces camions ont été conçus pour abriter des réservoirs de carburant beaucoup plus volumineux. Le réservoir que vous voyez mesure sept pieds de long par 26 pouces de diamètre mais, en réalité, le GNL se trouve dans un petit réservoir à l'intérieur. Tout le reste sert d'isolant.

M. Pierre Poilievre: Donc, les restrictions provinciales en matière de longueur vous nuisent.

M. Claude Robert: Oui, en raison de l'EPA, de tous les systèmes dont nous disposons et des normes antipollution que le camion au gaz naturel doit respecter, il faut installer un filtre à particules, un convertisseur catalytique et un réservoir de réduction catalytique sélective. Tous ces éléments qui s'ajoutent au gaz naturel exigent beaucoup d'électricité et, si vous vous demandez pourquoi, c'est parce qu'il est nécessaire d'installer des détecteurs partout afin de prévenir toute explosion. Ces éléments ont recours aux batteries.

M. Pierre Poilievre: Le cadre de certification de l'EPA semble être axé sur les camions au diesel et, par conséquent, il ne reconnaît pas...

M. Claude Robert: Absolument. Ils ont refusé de certifier la technologie de Westport Innovations, mais les Américains ont adopté une autre technologie appelée EcoDual. Cette technologie qui, croyez-moi, ne possède même pas 25 p. 100 de l'efficacité de celle de Westport, se conforme aux normes de l'EPA, contrairement à celle de Westport.

M. Pierre Poilievre: Croyez-vous que c'est une mesure protectionniste délibérée, ou simplement une coïncidence?

M. Claude Robert: En ce qui me concerne, la situation est claire comme de l'eau de roche. D'autres personnes continueront de débattre la question pendant encore longtemps avec l'aide de leurs avocats.

M. Pierre Poilievre: L'autre côté de la frontière, notre industrie du camionnage est intégrée. Si nous devons adopter des règlements différents de ceux de l'EPA, comment continuerions-nous d'exercer nos activités transfrontalières?

M. Claude Robert: Une chose est certaine: tôt ou tard, ils adopteront une technologie qui respecte les normes de l'EPA, mais ces normes ne correspondront pas nécessairement à celles que nous avons élaborées au Canada pour satisfaire l'EPA.

Entre vous et moi, une fois que ces camions commenceront à franchir la frontière, si vous voyez l'un de nos camions au gaz naturel et celui de quelqu'un d'autre, comment les distinguerez-vous? Voilà la vraie question.

Le camion de demain... Prenez une voiture électrique. J'en ai essayé une la semaine dernière. J'étais au coin de la rue, et personne ne pouvait voir la différence. C'est la même chose pour les camions d'aujourd'hui.

● (0945)

M. Pierre Poilievre: Vous avez parlé d'importations européennes. C'est encore le programme de certification de l'EPA qui nous empêche d'importer certains de ces camions européens de haute qualité?

M. Claude Robert: Absolument.

M. Pierre Poilievre: Nous devons donc trouver un moyen de supprimer ces obstacles.

M. Claude Robert: La norme Euro VI est supérieure à la norme EPA 2010. À l'heure actuelle, au Canada, si je souhaite importer certains véhicules Volvo conformes à la norme Euro VI, c'est-à-dire des modèles de 2012, de 2013, de 2014...

M. Pierre Poilievre: Vous ne pouvez pas parce qu'ils ne sont pas certifiés par l'EPA.

M. Claude Robert: Exactement. Le Canada refuse.

M. Pierre Poilievre: J'ai une dernière question à vous poser. Vous avez mentionné qu'une entreprise à Phoenix faisait fonctionner des moteurs à l'hydrogène, qu'elle tirait du méthane. Premièrement, cette technologie est-elle viable sur le plan commercial, ou l'entreprise est-elle subventionnée pour la mettre au point?

M. Claude Robert: Cette technologie fonctionne dans un laboratoire.

M. Pierre Poilievre: Elle fonctionne dans un laboratoire. Par conséquent, elle est techniquement possible en ce moment, mais non commercialement possible.

M. Claude Robert: Ce n'est qu'une question de temps.

M. Pierre Poilievre: Monsieur Robert, pourriez-vous nous fournir une liste des règlements municipaux, provinciaux, fédéraux et internationaux qui vous entravent en ce moment? Pourriez-vous nous la faire parvenir aussitôt que possible afin que nous puissions, au cours d'une séance du comité, demander à nos fonctionnaires pourquoi ces règlements existent et recommander peut-être leur suppression au gouvernement?

M. Claude Robert: Absolument.

M. Pierre Poilievre: Merci.

Le président: Je pense que cela va présenter un problème. Je viens de l'Ouest du Canada et, là-bas, l'industrie du camionnage transite essentiellement par les États-Unis à l'heure actuelle. Si nous nous convertissons au gaz naturel, je soupçonne qu'un nombre de plus en plus grand de camions passeront par les États-Unis pour se déplacer de l'est à l'ouest. Je pense que le nombre de camions qui voyagent ainsi est déjà suffisamment élevé en ce moment. Je sais que notre entreprise avait quelques camions et que nous nous efforcions d'éviter qu'ils traversent les provinces en raison des règlements qui variaient d'une province à l'autre. Il y avait des problèmes de permis et d'enregistrement. En somme, il y avait simplement des obstacles.

Même en ce moment, les camions qui traversent les États-Unis évitent certains États simplement parce que leurs règlements sont différents. Je ne sais pas si vos entreprises rencontrent des problèmes semblables. Si le poids d'un camion est inférieur à la limite dans un certain État, il pourrait être supérieur à la limite dans l'État suivant, et l'entreprise pourrait encourir tous les frais et les pénalités qui s'appliquent.

M. Claude Robert: Vous avez raison, et votre observation est très juste.

Entre-temps, je vais vous dire ce que je crains.

Ils vont installer une station d'avitaillement à Detroit et une à Syracuse. Je sais qu'ils en installeront en Pennsylvanie, au New Jersey, au Connecticut et à Boston. J'ai la liste. Je vais la donner au greffier après la séance.

Ce n'est qu'une entreprise: Clean Energy Fuels. Chesapeake Energy fait la même chose, et Shell fait la même chose avec Flying J. Imaginez le nombre. Les camionneurs conduiront des camions

fonctionnant au GNL et feront concurrence à notre industrie, pendant que nous, au Canada, nous utiliserons encore du carburant avant de créer une infrastructure. Au rythme où vont les choses, nous n'arriverons à rien de bon avant 2015.

Pendant ce temps, ils géreront 400 ou 500 stations-service aux États-Unis. Leur autonomie leur permet de faire le plein à Syracuse, de venir à Montréal et de retourner à Syracuse et de dire, « au revoir, j'ai emmené vos marchandises ». Ils profitent du prix le plus bas.

Et que fera l'industrie canadienne du camionnage? À l'heure actuelle, mes camions peuvent se rendre aux États-Unis. Ils sont approuvés par l'EPA, mais il n'y a pas encore de station. Dans un mois, il y en aura une à Detroit.

Oui, nous allons commencer à les conduire. Nous avons commencé à conduire un camion à Boston. Nous faisons l'aller-retour, car je me suis fait un ami là-bas qui a des camions fonctionnant au gaz naturel. Il m'a dit, « Claude, tu peux venir faire le plein ici quand tu veux. » Je fais le plein dans sa cour. C'est la beauté de la chose.

N'oubliez pas également que tout le gaz naturel du littoral est vient de la Russie par des méthaniers. Si l'on fait une comparaison avec le prix à la pompe au Canada, la différence n'est même pas de 25 p. 100. Demain, nous cesserons de transporter du pétrole par bateau; nous commencerons à utiliser des méthaniers pour transporter du gaz naturel qui provient d'un autre endroit.

Je pense que nous avons besoin d'un peu de temps pour unir nos efforts et faire quelque chose. L'électricité coûte trop cher. Les prix sont trop élevés. Voilà. Qu'allons-nous faire? Nous importerons probablement notre eau du Maroc ou d'ailleurs. Je veux seulement montrer à quel point les choses peuvent être absurdes parfois.

● (0950)

Le président: Je dois céder la parole à Mme Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup, monsieur le président

Je remercie les témoins de leur présentation.

Monsieur Bradley, vous demandez que le gouvernement offre une aide financière pour investir dans les camions. J'ai fait un bref calcul. Si on veut ajouter un enregistreur de données électriques à bord et un système antidérapant, et si on veut que la remorque soit conforme aux normes pour la réduction des gaz à effet de serre, les coûts sont de 10 000 \$ par camion.

Vous dites vouloir des subventions, mais de quel montant? Qu'est-ce que ça représente pour vous? Que voulez-vous que le gouvernement donne comme subventions pour bien équiper un camion, tout en respectant les trois technologies que j'ai énumérées?

[Traduction]

M. David Bradley: Tous les camions ne seront pas nécessairement équipés de toutes ces technologies. Le coût pourrait donc être de 10 000 \$ ou moins.

Nous parlons de subventions remboursables. Nous n'avons pas fixé de montant précis, et je ne m'attends pas à ce que des milliards de dollars tombent du ciel demain. Jusqu'à tout récemment, nous avions des programmes — comme écoMARCHANDISES — offerts par Transports Canada qui représentaient quelques centaines de millions de dollars, mais ils étaient offerts à tous les secteurs, et n'étaient pas réservés qu'à l'industrie du camionnage. Ils s'appliquaient également aux modes de transports ferroviaire, aérien, etc. Je pense que ces montants permettaient de stimuler les investissements.

Le programme GAP constituait un investissement de 17 p. 100 du gouvernement, et de 83 p. 100 de l'industrie. Il a vraiment contribué à stimuler les investissements. Cela dit, s'il s'agit d'un programme de subvention, qu'il soit remboursable ou non, nous avons, à mon avis, un délai au cours des prochaines années pour pouvoir vraiment faire des progrès. Nous sortons de la récession et les gens sont conscients du besoin de réduire la consommation de carburant, et nous appuierions donc un programme à délai déterminé qui s'appliquerait à des produits donnés.

Le problème au sujet du programme écoMARCHANDISES, c'est qu'on appelait cela des projets-pilotes. Les entreprises devaient fournir tellement de documents que certaines d'entre elles, en particulier les petites entreprises, ont dû embaucher des consultants pour la rédaction de leurs rapports. Par conséquent, après un certain temps, elles n'ont pas pris la peine d'essayer d'obtenir des fonds, et ce sont donc les grandes entreprises qui ont obtenu l'argent. Si nous avions dit qu'il s'agissait de technologies éprouvées et que nous avions limité la période, nous aurions pu y arriver.

Les subventions ne serviraient qu'à équiper les camions; pour l'achat de nouveau matériel, on peut ajouter cela et obtenir du financement soi-même.

M. Ron Lennox (vice-président, Commerce et sécurité, Alliance canadienne du camionnage): Il y a un précédent au Québec. J'ai un document qui porte sur un programme qu'on y a mis en place pour l'industrie du camionnage. Claude et aussi David, je crois, ont parlé de l'accélération de la DPA pour les nouveaux camions et du GNL, mais en plus, en 2009, on a mis en place un programme visant l'utilisation de nouvelles technologies pour réduire la consommation de carburant et, par extension, les gaz à effet de serre.

Vous avez posé une question au sujet des montants. Dans le programme du Québec, ils rembourseront 30 p. 100, jusqu'à 3 000 \$, pour un groupe auxiliaire de bord. Les jupes latérales forment une autre catégorie — c'est 30 p. 100, jusqu'à 1 500 \$. Le programme est temporaire; il prendra fin en 2013. Le coût total du programme est de 27 millions de dollars pour l'industrie du camionnage. Voilà un exemple de ce qu'il est possible de faire.

M. David Bradley: Il existe tellement de façons de s'y prendre. Je comprends ce que dit M. Poilievre au sujet des subventions. J'aimerais seulement que ce soit vrai pour le biodiesel, par exemple; il y a eu des milliards de dollars en subventions pour quelque chose dont nous ne sommes pas convaincus. Nous pourrions également examiner le GNL, etc.

Les gouvernements trouvent des moyens. En 2008, le premier ministre a promis d'éliminer 50 p. 100 de la taxe d'accise sur le carburant diesel. Cela ne s'est pas produit. À l'époque, nous avions dit qu'il existait de bonnes raisons de se débarrasser de cette taxe archaïque, surtout compte tenu de la TPS et de la TVH, mais plutôt que de le faire et de dépenser l'argent ailleurs, pourquoi ne pas prendre cet argent que le gouvernement perdrait autrement pour l'investir dans un programme comme celui-là, ce qui permettrait au moins aux entreprises qui font la bonne chose d'en tirer des avantages?

En tant que pays, nous devons décider de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre ou de ne pas le faire. L'industrie suit la voie que nous voulons; il s'agit de savoir si nous voulons y arriver au cours des prochaines années ou des 30 prochaines années. C'est vraiment la question qui se pose.

• (0955)

Le président: Je dois vous interrompre et céder la parole à M. Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie nos invités de leur présence. Jusqu'à maintenant, les renseignements que vous nous avez fournis sont très utiles.

Vous savez, mon père, qui vient du Nouveau-Brunswick, a été camionneur presque toute sa vie.

Le président: Je croyais que c'était votre mère.

M. Ed Holder: Non, elle n'a jamais conduit.

M. David Bradley: Il y en a aussi de nos jours.

M. Ed Holder: Eh bien, elle n'a jamais conduit.

Mon père disait toujours que pour savoir comment se porte l'économie, il faut examiner l'industrie du camionnage, car c'est le premier élément. Si l'on remarque beaucoup d'activités, c'est signe que l'économie sera grandement stimulée, car cela précède vraiment l'activité. Inversement, si le nombre de camions circulant sur nos routes diminue, c'est signe qu'il y aura vraiment des problèmes.

Comme je l'ai constaté, c'est un bon baromètre, et c'est pourquoi je comprends vos observations.

Monsieur Robert, j'ai quelques questions à vous poser. Vous avez parlé du manque de ce que j'appellerais de « centres de gaz naturel » pour vos véhicules. C'est bien que vous ayez un ami américain qui vous permet d'utiliser ses ressources.

Pourquoi cela n'a-t-il pas démarré dans notre pays? Qu'en pensez-vous? Il me semble qu'en comparant le coût du gaz naturel à celui du carburant diesel, par exemple...

À votre avis, qu'est-ce qui a empêché l'expansion d'un bout à l'autre du pays?

M. Claude Robert: Je pense que comme pour toute nouvelle technologie, les gens ont peur.

La grande différence, c'est qu'aux États-Unis... Je ne veux pas m'y attarder trop longtemps, mais je vais vous dire la première chose que le gouvernement fédéral a faite. Comme vous le savez, en Californie, on a donné aux conducteurs la chance d'éliminer les vieux camions polluants, ce qui représentait environ 500 camions. On a ensuite commencé à donner des subventions, à tort ou à raison, pour tous les camions qui allaient dans les ports afin d'éliminer le smog dans les villes de Los Angeles et de San Francisco, entre autres. On leur a donné tout le soutien nécessaire de sorte que tout le monde puisse passer au gaz naturel. On a tout de suite vu des effets importants.

De plus, de grandes sociétés comme UPS ont opté pour le gaz naturel comprimé, le GNC, plutôt que le gaz naturel liquéfié, le GNL. Ces gens ont commencé par cela, mais en même temps, puisqu'ils avaient les stations-service, ils ont décidé d'avoir également quelques camions fonctionnant au GNL.

Le Texas, la Californie, l'Arizona, le Nevada et l'Utah ont tous commencé très activement à se développer du côté du gaz naturel. Ce développement crée naturellement un marché de pièces de rechange, de maintenance, d'installations, et de toutes les choses qui sont nécessaires pour le maintien d'environ 150 000 camions.

Au Canada, nous avons recommencé à zéro avec 1, 5 ou 10 camions. On ne peut pas vivre avec 1, 5, 10 camions et voici pourquoi: le méthane est un gaz dont la température doit être maintenue à -260 degrés, sinon, il s'évapore. Pour que le camion reste économique en essence et qu'il continue à fonctionner, il faut remplir les réservoirs à carburant tous les trois jours, au plus tard.

Ensuite, on ne peut pas démarrer une entreprise avec 1, 5 ou 10 camions. Nous l'avons constaté rapidement. Durant les six premiers mois, nous gaspillions notre gaz, car nous le perdions. Nous avons très vite décidé de passer à 15 camions. Nous en avons maintenant 43; nous en aurons 70 le 1^{er} mai.

Avec 70 camions, nous pourrions tout juste maintenir nos deux stations d'avitaillement, à Toronto et à Montréal; il est impossible de le faire avec un moins grand nombre de camions. Imaginez: nous retirons nous-mêmes le gaz de la station-service; nous ne pouvons simplement pas le faire.

•(1000)

M. Ed Holder: Mais, d'après ce que vous venez de dire, il me semble clair que vous avez pris l'engagement d'aller de l'avant et d'utiliser du gaz naturel.

M. Claude Robert: Oui.

M. Ed Holder: Puisque vous n'aviez pas ce qu'il fallait, pourquoi avez-vous pris cette décision, alors que vous auriez pu facilement opter pour le carburant diesel?

M. Claude Robert: C'est comme lorsqu'on est enceinte: il faut aller jusqu'au bout.

M. Ed Holder: Je ne suis jamais passé par là, mais...

Des voix: Oh, oh!

M. Claude Robert: Une fois que c'est commencé, on réalise qu'on ne peut plus reculer. Lorsque nous avons pris cette décision au départ, je ne crois pas qu'on nous a dit toute la vérité, mais nous l'avons découverte en cours de route. Nous savons maintenant que pour rendre cette solution viable pour notre entreprise, il nous faut environ de 125 à 150 camions en tout temps.

Des représentants de Midland et de Day and Ross communiquent avec nous maintenant. Ils veulent travailler avec nous pour tenter d'établir un réseau des Maritimes à Toronto. Il y a beaucoup d'autres personnes. Il y a le secteur ferroviaire, qui aura des locomotives fonctionnant au gaz naturel avant même qu'il y ait des stations-service où nous pourrions faire le plein à Rivière-du-Loup; c'est moi qui vous le dis.

Je vais vous donner un exemple. À l'heure actuelle, nous n'avons pas le soutien qu'il faut pour mettre le réseau en place, et c'est donc comme l'histoire de l'oeuf et de la poule. Les propriétaires ne veulent pas acheter les camions parce qu'ils n'ont pas le gaz; de l'autre côté, ils ne veulent pas mettre en place des stations-service, car ils n'ont pas assez de camions. Nous l'avons appris à nos dépens, et cela coûte très cher à notre entreprise, mais nous sommes allés de l'avant, alors que pouvions-nous faire?

Nous avons demandé à Peterbilt, notre fournisseur, de fabriquer un plus grand nombre de camions, mais il n'y avait plus de place. Ils avaient vendu 1 000 camions. Ils peuvent fabriquer environ un camion par jour, et ils en ont vendu 1 000. Lorsque je veux en obtenir 25, je dois appeler le président et me fâcher. Je lui ai dit que c'est grâce à moi s'il vend des camions aujourd'hui, et qu'il devait me fournir 25 autres camions. C'est de cette façon que j'obtiens mes camions.

C'est pourquoi je cherche un autre fournisseur de camions; autrement, nous sommes finis. Même si l'on veut commander 500 camions demain, bonne chance; ils seront peut-être prêts en 2015.

Le président: Je dois vous interrompre.

Allez-y, monsieur Nicholls.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Je vous remercie d'être ici. Je vous remercie de vos présentations très intéressantes.

Monsieur Robert, j'ai trouvé toutes vos allocutions très passionnées. Je suis vraiment impressionné. Mon père a été camionneur la plus grande partie de sa vie. Il voulait toujours la même chose que vous, soit un meilleur avenir pour ses fils.

Pouvez-vous nous parler un peu du projet du Groupe Robert avec Gaz Métro et le gouvernement du Québec?

Je crois que vous avez un projet qui vise à créer le premier corridor de transport de marchandises propulsé au gaz naturel liquéfié. Quel processus avez-vous suivi pour mettre sur pied un tel projet?

M. Claude Robert: Premièrement, la négociation a été assez difficile avec Gaz Métro. Cette compagnie avait un avantage important, celui d'avoir la seule usine de liquéfaction dans l'est du Canada. Il n'y en a pas beaucoup au Canada, comme vous le savez. Elle se sert de la liquéfaction du gaz uniquement pour chauffer le Québec. On chauffe le Québec au gaz. Il faut savoir qu'en hiver, on remet le gaz liquéfié à son état naturel et on l'envoie dans les tuyaux. C'est ainsi qu'on alimente les maisons. Cette usine de liquéfaction coûte des centaines et des centaines de millions de dollars, mais elle fonctionne au ralenti pendant sept mois par année.

Pour Gaz Métro, c'était donc intéressant. Comme vous le savez, un seul camion brûle, en une année, autant de gaz qu'environ 1 000 maisons. Pour Gaz Métro, cela avait beaucoup de potentiel. Ses gens ont vu que cela pouvait aller au-delà du transport. Cela pouvait toucher tous les traversiers du Québec, entre autres. Quant aux chemins de fer, les locomotives fonctionneront bientôt au gaz naturel, c'est une question de temps. On a fait découvrir à Gaz Métro un nouveau marché, sans s'en rendre compte. C'est maintenant important pour cette entreprise, mais elle ne veut pas investir dans un réseau tant qu'il n'y aura pas de camions, et il n'y aura pas de camions tant qu'il n'y aura pas de réseau.

Il y a deux semaines, j'étais à Québec avec Mme Sophie Brochu. Je lui ai dit qu'il fallait absolument qu'elle attire des camionneurs avec des stations. Si on leur dit qu'il y aura une station à une date précise, ils vont peut-être acheter 10 camions. S'il y a une station publique, plus de gens s'y arrêteront pour faire le plein, beaucoup plus que je ne le ferais dans ma propre station. Chez nous, je dépends de moi-même; je ne peux pas dépendre des autres. En revanche, tous les camionneurs vont s'alimenter à une station publique, donc le gaz ne sera pas perdu. Sinon, le gaz va s'évaporer et il y aura des problèmes.

Bien sûr, j'exerce beaucoup de pression sur Gaz Métro, qui aurait besoin de beaucoup plus d'aide. Je crains que de très grandes entreprises américaines productrices et distributrices ne saisissent ce marché. Gaz Métro est une entreprise de services publics, et les entreprises de services publics fonctionnent dans un certain cadre. C'est comme Hydro-Québec, mais peu importe, vous savez très bien ce que je veux dire.

Dans le domaine commercial et de la vente au détail, c'est un tout autre univers. Il faut s'adapter. C'est bête, mais un chauffeur ne va pas arrêter faire le plein de son camion à la sortie 114 et ensuite arrêter à la sortie 122 pour prendre sa douche et manger. Il faut que la station d'essence soit située là où il y a un relais routier. C'est bête, mais c'est l'évidence même.

Il faut donner un sens commercial à un tel projet. Si vous achetez une voiture, allez-vous acheter de l'essence dans une station au milieu de nulle part, où il n'y a personne? Pas du tout, vous irez à un endroit où il y a un Tim Hortons, vous allez acheter un café et une tablette de chocolat. Vous fonctionnez comme cela. Les chauffeurs sont des êtres humains, ils ne sont pas différents. Ils doivent être traités de la même façon. Ils veulent arrêter faire le plein là où il y a des services. Autrement, cela ne fonctionne pas.

Il faut s'associer à d'autres organismes spécialisés en commerce de détail. À cette condition, on pourra vendre du gaz naturel. On a chacun son domaine. Si on me demande quelque chose sur les produits de l'acier, je ne pourrai pas répondre, parce que je n'ai pas de telles connaissances. Je suis mieux de m'associer à une personne qui produit de l'acier. Je ne suis pas capable de produire des pneus, j'aime mieux acheter des pneus Michelin; ses employés s'occupent de les produire. C'est la même chose dans notre domaine. Pour le gaz, c'est la même chose. Il nous faut des spécialistes de la distribution, du réseautage, etc. C'est ce qui améliorera les choses. Actuellement, ce n'est pas le cas.

•(1005)

[Traduction]

Le président: Merci.

C'est maintenant au tour de M. Adler.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Robert, comment vont les affaires?

M. Claude Robert: Dans l'ensemble, nous travaillons fort.

M. Mark Adler: Je le sais, mais est-ce que les affaires vont bien?

M. Claude Robert: L'économie tourne au ralenti. De gros projets d'exploitation minière sont en cours, mais pour ce qui est de l'économie en tant que telle... Une bonne façon de vérifier, c'est d'examiner le chargement partiel, lorsque la quantité de marchandises ne correspond pas à un chargement de camion complet. Comme vous le savez, à l'heure actuelle, le nombre de produits importés des États-Unis dépasse le nombre de produits manufacturés que nous y exportons.

Ainsi, qu'exportons-nous aux États-Unis? Beaucoup de produits de base — par exemple, le pétrole de l'Ouest. Bien sûr, il y a encore du bois d'oeuvre, un peu de papier, et autres choses, mais il y a très peu de fabricants. Au nom de la consolidation, les Américains ont beaucoup accéléré leurs activités dans l'industrie manufacturière, et le Canada y perd énormément.

Pour l'industrie du camionnage, nous n'avons pas toutes les préoccupations que nous avons habituellement au sujet des frontières et ce genre de choses. J'espère que nous recommencerons à fabriquer; il le faut. Il faut que nous transformions nos produits au Canada, notre aluminium, notre zinc. Il nous faut ajouter de la valeur à tous les produits. Nous devons cesser d'exporter tous ces produits. Cela paraît bien, mais le fait est qu'on ne crée pas d'emplois pour les industries de services comme la nôtre.

•(1010)

M. Mark Adler: Quel pourcentage de vos activités se fait aux États-Unis et au Canada?

M. Claude Robert: Par le passé, de 40 à 45 p. 100 de nos activités se déroulaient aux États-Unis. Ce n'est maintenant plus que 20 p. 100, et nous avons diversifié le reste dans d'autres industries. Auparavant, nous étions capables de nous concentrer sur les secteurs des camions à chargement complet et à chargement partiel vers les États-Unis et le Canada, mais ces secteurs représentent actuellement moins de la moitié de nos ventes brutes. Il s'agit de camions-citernes spécialisés, de camions à benne, de camions plate-forme.

C'est stupide. Nous avons trois fabricants de verre au Canada, mais si vous voulez briser du verre, vous savez que ce sera du verre américain. C'est clair, parce que les trois usines ont été fermées. Nous transportons du verre, mais nous allons maintenant le chercher aux États-Unis. Tout le verre utilisé au Canada provient des États-Unis. Il y en a une partie qui provient d'Europe, mais c'est très spécialisé. À part cela, il n'y a pas de verre produit au Canada.

C'est la même chose pour bien d'autres produits. Voilà un peu de ce qui se passe.

M. Mark Adler: Monsieur Bradley, combien comptez-vous de membres?

M. David Bradley: Nous en avons plus de 4 500.

M. Mark Adler: Ce nombre a-t-il augmenté au cours des dernières années ou est-il demeuré stable?

M. David Bradley: Il est resté plus ou moins stable. Ceux qui sont membres d'une association commerciale ont tendance à gérer un peu mieux leurs entreprises que ceux qui ne le sont pas. L'industrie a constaté que le marché a perdu une grande capacité de production en raison des faillites et des fusions et des acquisitions de la dernière année.

D'un point de vue commercial, Claude a tout à fait raison de dire que cela tourne au ralenti, mais il semble y avoir un meilleur équilibre entre la capacité et le volume de production par rapport au passé. Étant donné que nous nous sommes débarrassés d'une certaine capacité, nous tenons le coup.

Je crois qu'il faut demeurer optimiste en ce qui a trait au camionnage. Le secteur diminuera peut-être, comme nous l'avons certainement constaté au cours des dernières années, mais nous transporterons tout ce que les gens doivent déplacer et tout ce que les gens consomment.

Durant 20 ans, notre croissance dépendait des États-Unis; on expédiait vers le Sud, et le marché a... Eh bien, le tout a débuté avant 2008, lorsque le huard s'est apprécié d'environ 20 p. 100 il y a sept ou huit ans. Nous pouvions voir la tendance économique bien avant les économistes, et la pente sera difficile à remonter.

Le marché canadien est étrangement assez fort. La situation a changé du tout au tout, parce que les Américains fabriquent des produits, et le Canada a été un bon marché pour eux en tenant compte des problèmes que connaît le marché américain. Par conséquent, nous avons l'occasion de transporter de la marchandise à partir des États-Unis, mais il faut d'abord avoir un camion sur place aux États-Unis, et nous sommes encore assujettis à des dispositions très archaïques sur le cabotage et ce qu'il est possible de faire dans l'autre pays. Il est difficile d'avoir un camion qui se trouve à moins de 50 miles de la cargaison qu'il faut expédier vers le Nord.

Le président: Je dois vous arrêter là; désolé.

Allez-y, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président. Merci aux témoins. Nous avons une discussion très vivante et très agréable.

Monsieur Robert, de votre point de vue, vous avez correctement souligné que le gaz naturel liquéfié serait le prochain carburant. Par contre, qu'en est-il pour la suite des choses? Nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 75 p. 100 d'ici 2050 et non de seulement 25 p. 100. J'aimerais comprendre comment on peut extraire l'hydrogène du gaz naturel liquéfié avant de le brûler, ce qui ne produit aucun gaz à effet de serre.

Voyez-vous cela comme l'évolution naturelle des véhicules, à savoir d'extraire l'hydrogène du gaz naturel plutôt que de prendre du gaz naturel liquéfié et de le brûler avec du dioxyde de carbone? Est-ce réalisable d'ici 30 ans?

• (1015)

M. Claude Robert: J'aimerais vous dire que ce ne sera pas aussi long. Honnêtement, la technologie progresse rapidement. Voilà pourquoi je dis constamment à mes homologues dans l'industrie que nous devons bouger maintenant, parce qu'il y aura une nouvelle technologie bientôt. Si nous ne réagissons pas dès maintenant, nous serons pris avec une technologie dépassée pour les 15 prochaines années. Nous ne pouvons pas nous permettre de changer notre flotte tous les deux ou trois ans. Notre secteur ne nous le permet pas.

Nous pouvons installer des réservoirs de gaz cryogéniques sur les camions pour nous rapprocher de la solution. C'est aussi possible que l'avenir nous réserve des façons plus novatrices d'y arriver. Actuellement, nous manquons d'autonomie. Nos camions ne transportent pas suffisamment de gaz. Nous installerons peut-être un jour un réservoir sous les remorques que nous pourrions brancher directement aux camions, ce qui nous permettra d'alimenter le moteur en gaz naturel. Ainsi, nous pourrions en transporter davantage et avoir une plus grande autonomie. De plus, il sera ainsi possible de se rendre dans l'arrière-pays sans avoir besoin de se ravitailler, ce qui est actuellement impossible.

Pour répondre à votre question, selon ce que j'ai vu et avec la créativité des chercheurs, je crois vraiment que l'avenir est plus proche que nous le croyons. La technologie prendra peut-être plus de temps à commercialiser, mais la plupart des gens ne changeront pas s'ils n'y sont pas obligés. Les gens ne sont pas enthousiastes à l'idée de changer pour changer. Ils vont le faire, parce qu'on les y force. Je crois que j'aurai un jour un musée de vieux camions et peut-être qu'un jour je ne pourrai même plus les faire fonctionner, parce qu'il n'y aura plus de carburant. Comprenez-vous? Ils n'auront peut-être plus aucune valeur.

J'avais un iPad1. Mon petit-fils l'a pris. J'ai acheté un iPad2, mais ma petite-fille le veut. Je vais donc bientôt me procurer un iPad3. En un an, nous avons vu trois versions du iPad se succéder. Il est très difficile de prévoir la vitesse à laquelle la technologie évoluera. Je crois que le gaz naturel est la première étape vers de nouveaux types de carburants. En installant des réservoirs cryogéniques, on atteint la première étape. Les moteurs à combustion existeront-ils encore dans l'avenir? Les voitures ressembleront-elles aux locomotives, soit un moteur alimenté par des générateurs et des batteries et des roues propulsées par l'électricité? Probablement.

En Europe, on peut le voir. À Hanovre, il y a des autobus entièrement électriques avec des petits moteurs à l'arrière, si c'est nécessaire. C'est un petit générateur qui ne fait que recharger les batteries pour éviter qu'elles ne tombent en panne. C'est sa seule fonction. C'est tout ce que ça prend.

M. David Bradley: Les camions hybrides sont pour bientôt. C'est pratiquement possible pour les camions de classes 6 et 7; les camions de classe 8 suivront sous peu.

M. Mike Sullivan: Expliquez-nous ce que sont les camions de classes 6 et 8.

M. David Bradley: Eh bien, les camions de classe 8 sont les gros camions-remorques. Les classes sont en fonction du poids du camion. Donc, une classe plus faible correspond à des camions plus petits.

M. Mike Sullivan: Vous dites que c'est actuellement possible pour les plus petits camions. Il faut développer...

M. Claude Robert: Encore une fois, ces camions sont très dispendieux; pour que des gens en achètent... Coca Cola, par exemple, le fait pour la galerie.

• (1020)

M. Mike Sullivan: Exact, mais pas pour...

M. Claude Robert: Une simple entreprise de camionnage ne pourrait se le permettre, mais étant donné que c'est Coca Cola, c'est possible.

Le président: Je dois céder la parole à M. Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Veillez m'excuser ce matin; j'ai mal à la gorge.

J'aimerais revenir un peu sur les règlements. Vos propos ont vraiment piqué ma curiosité. Vous avez dit que les règlements régissant le GNL sont en fait pensés en fonction du propane. Avez-vous fait des propositions aux organismes de réglementation à ce sujet? Est-il possible de travailler avec eux pour rétablir des règlements pensés pour le GNL et non le propane? Comment nous y arriverons-nous? Y avez-vous pensé, et avez-vous des propositions à cet égard que nous pourrions présenter aux autorités?

M. Claude Robert: Pour être bien honnête avec vous, avec tous les gens que nous avons rencontrés, je crois que nous avons eu des possibilités... Si vous cherchez de l'information sur le GNL sur le Web, vous en avez pour trois mois à tout lire. Tout s'y trouve. Les autres en ont discuté; nous avons fait de même. L'important est de savoir si ces gens sont autorisés à prendre une décision et à nous dire: « Vous avez le feu vert à ce sujet; allez-y. Nous allons parler avec les autorités municipales et nationales pour l'autoriser. Ne vous inquiétez pas; tout est correct. »

Ils ne semblent pas disposer de cette autorisation. Il doit y avoir un mot d'ordre, parce qu'ils ont toute l'information. Au début, soit il y a deux ans, ils ne l'avaient pas. Ils ne savaient même pas ce qu'était le GNL. Si vous parliez de GNL ou de GNC, par exemple, certains ne savaient même pas ce dont vous parliez.

Les gens disposent maintenant de toute l'information et ils savent comment obtenir les renseignements concernant ce qui s'est fait aux États-Unis ou ailleurs. Certaines normes ont été adoptées, mais nous sommes restreints au Canada concernant beaucoup de choses que nous faisons. Ce serait trop long de vous raconter les histoires, mais une chose est certaine: c'est que nos gens ne font qu'adopter des règlements. Personne n'élimine les règlements désuets.

Tôt ou tard, il faudra faire un grand ménage. Nous devons nous demander ce dont nous avons besoin aujourd'hui. Voilà ce qu'il faut dans le cas du GNL; ayons seulement ce dont nous avons besoin pour le GNL. Ne regardons pas ce qui se trouve ailleurs dans le livre. Parlez-moi de GNL. Ce problème sera réglé. C'est tout, parce que ce n'est pas très compliqué.

De plus, il faut convaincre les fournisseurs et les producteurs de pièces et de composantes de se joindre au mouvement. Nous nous sommes rendus chez un concessionnaire à Cardinal il y a deux semaines avec un camion GNL. Le responsable a refusé de faire entrer notre camion à l'intérieur du garage. C'est vrai que c'était un camion GNL, mais nous avions une fuite. Que faire? C'est possible de le réparer à l'extérieur du garage, mais il faisait moins 15 degrés et il neigeait. Nous avons dû faire remorquer le camion jusqu'à Montréal, parce que notre garage doit être modifié et ventilé pour y faire entrer des camions GNL.

Nous pouvons parler de bien des éléments, et cela va bien plus loin que de dire que je conduis des camions GNL. Ce n'est pas aussi simple.

M. Lawrence Toet: Une partie de la solution passe par la sensibilisation, voire une sensibilisation de l'ensemble de l'industrie. Si vous êtes aux prises avec des situations comme celles que vous avez vécues à ce garage, il y a aussi un volet de sensibilisation.

M. Claude Robert: En effet. Il faut sensibiliser les concessionnaires, les FEO qui font des réparations. Si vous avez une crevaison l'hiver et que l'employé veut faire entrer le camion dans le garage, il ne le fera pas, lorsqu'il verra qu'il s'agit d'un camion GNL. Il ne le réparera pas dehors. Il faut donc aller le faire réparer ailleurs.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur présence.

Monsieur Robert, j'ai quelques questions. J'aimerais aborder certains obstacles. Je sais que vous avez mentionné plus tôt certains problèmes, comme les stations de ravitaillement et les garages. J'aimerais en savoir plus à ce sujet, mais vous avez aussi brièvement parlé des normes de l'EPA. Vous en avez parlé un peu. Pourriez-vous me dire ce qui différencie ces certifications de ce que nous avons au Canada?

Je comprends que l'industrie est bien entendu intégrée et qu'il faut traverser les frontières. Ces normes sont aussi importantes à nos yeux. Pourriez-vous très brièvement m'expliquer les différences?

• (1025)

M. Claude Robert: Pour vous donner une idée, le moteur GX Westport est dérivé du moteur ISX Cummins de 15 litres qui fonctionnait au diesel. L'EPA a élaboré un programme de certification pour ce moteur qui comprend un convertisseur catalytique, un filtre à particules pour moteur diesel et une injection d'urée dans le système d'échappement. Tout cela pour satisfaire aux exigences de l'EPA.

Sur ce même moteur, Westport a modifié l'injecteur et le module de commande électronique, soit l'ordinateur qui contrôle le moteur. C'est tout ce qui a été modifié. Au lieu d'alimenter le moteur en diesel, une goutte de carburant crée l'étincelle sur le piston; ensuite, le GNL provoque l'explosion et la descente du piston. C'est tout.

Cette technologie permet de brûler 95 p. 100 du GNL, qui est un carburant propre comparativement au diesel. Croyez-le ou non, c'est le même règlement qui s'applique dans le cas des moteurs GX Westport que celui des moteurs ISX Cummins. C'est le même moteur. Si je vous les présentais, vous n'y verriez que du feu. Cependant, sur le plan des émissions, l'un n'émet pratiquement rien de manière naturelle, tandis que l'autre doit utiliser trois procédés pour obtenir la moitié de ce résultat.

Les trois contenants pour ces procédés coûtent 20 000 \$ par camion, et il faut les avoir dans les camions même si nous utilisons du gaz naturel, parce que nous brûlons seulement 5 p. 100 de diesel.

Entretiens, l'EPA vient de donner des autorisations à Navistar et à d'autres fabricants. Au lieu d'utiliser l'injecteur pour envoyer le gaz naturel au piston, ces fabricants se servent de l'admission, l'endroit par où l'air se rend au moteur. Ils y injectent le gaz naturel et ils utilisent environ 50 p. 100 de gaz naturel et 50 p. 100 de diesel. Dans leur cas, c'est correct. Il n'y a aucun problème.

On se pose des questions concernant l'attitude de l'EPA, et maintenant tout le monde réagit. Même les Américains disent que c'est ridicule, parce que les plus grands acheteurs des technologies Westport ne sont certainement pas les Canadiens. Ce sont probablement 75 camions qui ont été vendus au Canada depuis le début de l'année; aux États-Unis, on parle probablement de 2 000 camions. Bref, l'EPA n'est pas fait pour les Canadiens.

Le président: Je dois vous arrêter. Que le temps file!

Nous avons le temps de faire une dernière série de questions de trois à quatre minutes. Si vos questions et vos réponses sont courtes, nous pourrions aborder plus d'éléments.

Allez-y, monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Merci.

Aujourd'hui, nous avons parlé de l'avenir, et nous oublions souvent notre plus importante ressource pour l'avenir, c'est-à-dire l'eau. En essayant de trouver des solutions pour un avenir plus durable, j'espère que nous n'allons pas mettre la charrue devant les boeufs.

Je sais qu'il y a des défis associés à l'extraction du gaz naturel; dans certains cas, c'est la fracturation hydraulique qui, parfois, met en péril les ressources en eau. Tous les carburants posent des défis, ainsi que l'utilisation de l'eau dans les sables bitumineux, alors j'aimerais en savoir plus — ma question s'adresse à vous tous — au sujet des carburants de remplacement. Qu'en est-il du biodiesel? Il pourrait peut-être stimuler notre secteur agricole, et nous pourrions produire nos propres carburants au Canada. Y a-t-il de l'avenir pour le biodiesel dans le secteur du camionnage? Cette solution a-t-elle été envisagée?

M. David Bradley: C'est la loi au Canada en ce moment, du moins à l'ouest de l'Ontario.

Le biodiesel présente-t-il un potentiel? Peut-être s'il y avait des normes de qualité prévues par règlement qui nous permettraient de nous y fier, et si nous avions l'assurance qu'il ne nuirait pas à nos garanties, qui concernent seulement les mélanges B5, en ce moment. En vertu des nouveaux règlements, la moyenne est de 2 p. 100, ce qui signifie qu'à certaines périodes de l'année, il sera bien au-dessus de B5.

En tant qu'industrie, nous ne sommes pas en mesure de nous protéger contre cela. C'est même moins efficace que le carburant diesel régulier, qui nous cause déjà des difficultés du point de vue des GES, alors je pense que nous devons examiner toutes les solutions de rechange. Selon l'industrie, si on compare les biocombustibles aux produits qui seront mis au point, que ce soit le gaz naturel ou les modèles hybrides électriques, ils ne représentent pas la solution que nous cherchons. Que ce soit aux États-Unis ou en Europe, on commence à s'éloigner des engagements pris à l'égard du biodiesel, alors nous ne nous y intéressons pas beaucoup.

•(1030)

M. Jamie Nicholls: Ma deuxième question concerne la gazéification des déchets, c'est-à-dire la production de gaz à partir de déchets. La situation est-elle la même que celle du biodiesel? Y a-t-il de l'avenir là-dedans? Je sais qu'une entreprise de Houston, InEnTec, se livre à cette activité, et que RNCAN, à Edmonton, fabrique aussi des carburants à partir de déchets.

M. Claude Robert: Je peux vous dire qu'au Québec, chez EBI, deux camions fonctionnent au biodiesel. Il est possible de récupérer le méthane des dépotoirs, et des gens le font. Il faut le faire passer par un processus de compression et ensuite le filtrer, mais on le réutilise.

Toutefois, à mon avis, vous devez savoir que dans 10 ou 15 ans, il n'y aura plus de dépotoirs. Pourquoi? Parce que si vous allez en Europe aujourd'hui et que vous visitez l'Angleterre, l'Allemagne ou la Hollande, vous verrez que tous les déchets produits par les ménages sont séparés et que tous les produits organiques et les autres sont brûlés. Ces déchets servent à produire de l'électricité et de la vapeur pour chauffer les maisons, et tout le reste. Je crois que les dépotoirs qu'on voit aujourd'hui ne seront plus très nombreux à l'avenir.

Nous allons peut-être devoir trouver une façon de recycler une certaine partie du plastique. Je ne sais pas quels types et je ne suis pas un analyste en chimie, mais d'après ce que j'ai vu — nous avons une succursale qui travaille un peu avec les produits chimiques et la biomasse —, on brûle presque tout. C'est incroyable.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Ce qui me frappe aujourd'hui, c'est qu'il s'agit d'une lutte entre le gros bon sens et l'intérêt. Je ne comprends vraiment pas pourquoi nous n'avons pas encore réglé ce genre de questions. Cela dépend de la volonté politique, je présume, et il faut avoir une bonne compréhension de la situation. J'espère que nous allons tous collaborer et que nous allons formuler des recommandations, surtout en ce qui concerne la réglementation. Je ne comprends tout simplement pas.

Il s'agit aussi de diversité. Pourquoi ne pouvons-nous pas faire comme l'Europe? C'est comme si nous dépendions seulement d'un seul côté, tout le temps.

[Français]

Monsieur Robert, je vous félicite de votre passion. Je comprends pourquoi vous êtes dans votre domaine depuis plus de 40 ans. Ça doit être contagieux.

Passons aux choses pratiques.

[Traduction]

Je pose la même question à M. Bradley.

[Français]

Avez-vous rencontré le ministre?

On fait des recommandations, et on va en faire d'autres. Les gens du ministère peuvent les considérer, mais parfois ça ne veut pas dire grand-chose. Avez-vous l'impression d'être écouté par les gens du ministère et par le ministre? Est-ce que quelque chose se passe?

Nous sommes des fournisseurs de gaz naturel. J'ai de mauvais souvenirs du diesel, surtout quand je pense à la fermeture de la raffinerie Shell à Montréal. C'est un stationnement à gaz, parce qu'on veut faire passer le diesel d'Europe par Portland. Ce n'est pas pour l'intérêt public, mais pour l'intérêt d'une compagnie.

Quelles sont vos relations avec Transports Canada? Que peut-on faire pour vous aider tant face au ministre que face au ministère, pour qu'on puisse mettre en avant ce que vous nous avez dit ce matin?

M. Robert peut d'abord répondre à cette question, rapidement, puis M. Bradley.

•(1035)

M. Claude Robert: David et moi avons dû faire près de 50 voyages à Ottawa au cours des deux dernières années.

L'hon. Denis Coderre: C'était la tournée du laitier.

M. Claude Robert: On a expliqué le bien-fondé de ce projet à tout le monde. J'essaie d'expliquer que cela va bien au-delà de Transport Robert. Chez Transport Robert, c'est une idée de fou qui a germé dans la tête des gens de mon groupe. On s'est dit qu'il fallait commencer à étudier d'autres options pour l'avenir, sur le plan environnemental, etc., et déterminer ce qu'on allait faire. Il faut dire que tous les procédés aérodynamiques ont leurs limites. Quand on est rendu à telle limite, c'est fini. Après cela, il faut changer de type de véhicules, ça ne marche pas avec Transports Canada.

L'hon. Denis Coderre: Parlez-moi des résultats. Parlez-moi de Transports Canada et du ministre.

M. Claude Robert: Après cela, c'était M. Lebel. Plusieurs ministres se sont succédé au cours des trois dernières années. Je peux vous dire qu'on a pu rencontrer M. Lebel. Il était sensible au problème, mais quand il est temps d'agir, c'est toujours la même chose. On a rencontré M. Paradis, qui était ministre des Ressources naturelles. On a rencontré tout le monde. Mais tant qu'il n'y a pas un esprit commun et qu'on ne décide pas d'y aller et de tirer la ligne, on ne progresse pas. Comprenez-vous? On a un peu l'impression de prêcher dans le désert.

J'ai accepté de me présenter ici parce que je trouvais que c'était un bon forum. Honnêtement, je suis presque tanné de me battre. Je vais faire ma petite affaire chez nous, et quand les autres vont se réveiller, ils se réveilleront. Vous savez, on ne peut rien faire. Tu ne peux pas prendre un cheval qui est trois fois plus gros que toi et l'amener boire de l'eau; il n'y a rien à faire.

L'hon. Denis Coderre: Tu peux l'amener à l'abreuvoir, mais tu ne peux pas le forcer à boire.

M. Claude Robert: Tu ne peux pas le forcer à boire, il n'y a rien à faire.

[Traduction]

Le président: Vous avez environ 20 secondes, monsieur Bradley.

M. David Bradley: Ces 25 dernières années, je me suis habitué à nager à contre-courant, et c'est très frustrant. En ce qui concerne les enregistreurs de bord et les dispositifs de stabilité électroniques — dont j'aurais aimé que nous parlions plus aujourd'hui, en lien avec notre relation avec le public sur les autoroutes —, nous avons besoin de direction. Qu'il s'agisse de transport ou d'environnement, nous avons besoin d'une approche canadienne coordonnée.

Je ne dis pas qu'on nous jette en dehors des bureaux ou qu'on ne nous écoute pas, mais notre pays ne semble pas avoir la capacité de prendre le taureau par les cornes et d'essayer quelques-unes de ces choses. Le camionnage, ce n'est pas séduisant, et je pense que c'est une partie de notre problème: il y a toujours d'autres chats à fouetter. On nous dit d'attendre, car on veut sauver les fabricants ou d'autres secteurs. Toutefois, sans les camions, tout s'arrête.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Monsieur Robert, vous avez fait un commentaire intéressant, lorsque vous avez dit que vous vous concentrez sur ce que vous réussissez bien. Si vous voulez des pneus, vous allez chez Michelin; vous n'êtes pas dans le domaine des pneus. Je pense que vous avez souligné l'un des grands avantages du marché libre: les gens et les entreprises peuvent se spécialiser dans ce qu'ils réussissent bien et acheter le reste.

C'est la même chose pour le gouvernement. Nous ne sommes pas très bons en ce qui concerne le camionnage. Je n'ai aucune idée comment gérer votre entreprise, et Transports Canada ou n'importe quel autre ministère ne le sait pas plus. C'est pourquoi le gouvernement ne devrait pas gérer votre entreprise.

Vous avez aussi mentionné que vous avez changé votre iPad trois fois dans les 18 derniers mois. Il s'agit d'un autre exemple qui montre comment l'industrie privée mène l'innovation d'une façon que le gouvernement ne saurait même pas imiter. En fait, j'ai en main un rapport rédigé par nos analystes sur l'histoire de toutes les innovations dans le domaine du transport au cours des deux derniers siècles. Pratiquement chacune de ces innovations a été mise au point et commercialisée par le secteur privé, alors que le rôle du gouvernement a été des plus discrets.

Le témoignage d'aujourd'hui m'a convaincu que le gouvernement représente le problème, et non la solution. Vous devez nous dire comment nous pouvons vous libérer la voie et laisser les spécialistes, c'est-à-dire vous, gérer votre entreprise avec succès.

Je vais terminer avec une question très précise.

Vous avez dit que le gaz naturel était un carburant de transition; c'est-à-dire qu'il s'agit de la prochaine génération de carburant pour vos tracteurs, mais à long terme, vous envisagez l'hydrogène. Le gaz naturel peut être un carburant de transition parfait, car il contient de l'hydrogène.

Pouvez-vous nous dire comment la conception des moteurs de vos tracteurs fait en sorte que le gaz naturel est un carburant de transition pratique entre le diesel d'aujourd'hui et l'hydrogène de l'avenir? Décrivez-nous les similitudes entre les moteurs alimentés au gaz naturel et les futurs moteurs alimentés en hydrogène, et comment l'un peut mener à l'autre. J'aimerais beaucoup que vous nous en parliez.

● (1040)

M. Claude Robert: Je pourrais prendre cinq minutes, monsieur le président.

On commence avec le diesel. Il s'agit d'un moteur à combustion interne. Votre automobile utilise de l'essence. Le diesel doit être fortement comprimé pour brûler. La technologie mise au point par Westport modifie l'injecteur et remplace une partie de son extrémité.

Aujourd'hui, nous utilisons ce que nous appelons le « calage variable de l'allumage » dans le moteur. Cela signifie que l'essence arrive au piston et allume une étincelle au-dessus de celui-ci pendant qu'il continue de monter, et à un certain moment, le carburant ou l'essence arrive. Ensuite, il y a une explosion, et c'est ce qui fait tourner le moteur.

Je crois qu'on va continuer d'utiliser le moteur à combustion pendant assez longtemps. Pourquoi? Parce qu'il s'agit d'une structure solide, qui a été mise au point au fil des années, et qui est en général très fiable, comparativement à tout le reste. Les dispositifs électroniques sont plutôt jetés après usage, mais un moteur, c'est très solide. Je crois qu'on se servira encore longtemps des moteurs à combustion.

Pour la prochaine génération, nous devons trouver une façon de diviser les molécules de gaz naturel du CH₄. Une fois qu'on amène l'air dans le piston, il brise les molécules et brûle seulement l'hydrogène. D'après ce que j'ai vu, cela permet de brûler l'hydrogène à environ 1 200°, au lieu de 1 700°. On récupère donc une grande partie de l'énergie, au lieu de la perdre.

De plus, le moteur à combustion sera beaucoup plus petit. Aujourd'hui, on doit faire circuler de l'eau autour des chambres afin de refroidir le moteur, et à 1 700°, on a besoin de beaucoup d'eau. À l'avenir, à 1 200°, nous allons avoir de plus petits moteurs qui vont brûler l'essence de façon beaucoup plus efficace. J'ai pu constater que les petits moteurs à hydrogène produisaient 35 p. 100 plus de chevaux-puissance que des moteurs comparables au diesel ou au gaz naturel liquéfié. Ces exemples servent seulement à illustrer que la technologie nous permettra d'y arriver.

On peut consulter des sites à ce sujet dans Internet, mais je ne vais pas commencer à parler de ce qu'on trouve dans Internet. Toutefois, ces sites existent. Effectuez une recherche sur Roy McAlister; dans les années 1990, j'ai eu le privilège de le rencontrer. Il y a 50 ans, cet homme a imaginé que l'un de ces jours, nous allions brûler l'hydrogène. Je vous jure qu'il va y parvenir, du moins je l'espère, avant la fin de ses jours.

Le président: Merci.

Je remercie nos témoins d'être venus aujourd'hui. La réunion a été très intéressante. Je vous remercie de votre temps.

Chers collègues, je serai absent jeudi. J'ai demandé à M. Nicholls de présider la réunion. Soyez prêts.

Nous avons invité Westport. Nous attendons leur réponse; quelqu'un pourrait peut-être nous aider et encourager l'entreprise à participer à la réunion.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>