



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 042 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 7 juin 2012**

**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le jeudi 7 juin 2012

•(0850)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous avons l'étude des technologies de transport novatrices.

Aujourd'hui, nous accueillons Todd Mouw, vice-président des Carburants de remplacement, chez Roush Cleantech; Cameron Stewart, président de Maxquip; Steve Clark, directeur à la Gestion du parc de véhicules de la Société canadienne des postes.

Je sais que le greffier vous a informé de la marche à suivre.

Nous donnerons d'abord la parole à nos invités, puis nous passerons à la période de questions.

Avez-vous décidé qui de vous se lancerait le premier?

**M. Steve Clark (directeur, Gestion du parc de véhicules, Société canadienne des postes):** Oui. Ce sera moi.

**Le président:** Monsieur Clark, allez-y.

**M. Steve Clark:** Bonjour. Je m'appelle Steve Clark. Je suis directeur du groupe Gestion du parc de véhicules de la Société canadienne des postes. Dans le cadre de mes fonctions, je dois assurer la gestion et l'entretien du parc en pleine croissance de véhicules de Postes Canada, qui compte plus de 8 300 véhicules routiers, tout en veillant au respect de tous les règlements provinciaux et fédéraux sur les véhicules et en comptabilisant tous les indices en matière de sécurité, de coûts et de revenus liés à son exploitation.

Avant d'entrer au service de la Société canadienne des postes, j'ai travaillé 21 ans auprès de United Parcel Service en tant que mécanicien du parc de véhicules et j'ai occupé par la suite de nombreux postes et assumé divers rôles et responsabilités au sein de parcs de véhicules au Canada comme aux États-Unis. Je possède une formation professionnelle qui m'a permis d'acquérir de l'expérience dans les métiers de l'automobile et dans l'entretien de l'équipement aéronautique au sol. Je suis également membre de l'Automotive Transportation Service Superintendents Association, qui soutient et met au point des initiatives visant à améliorer les pratiques d'entretien dans l'industrie.

D'année en année, Postes Canada a toujours été une véritable pionnière dans chaque nouveau mode de transport, depuis les chariots tirés par des chevaux et les diligences, jusqu'aux trains, aux automobiles, aux avions et aux véhicules à carburants de remplacement d'aujourd'hui. La société possède le deuxième parc automobile fédéral en importance au Canada. Nos véhicules parcourent plus de 72 millions de kilomètres par année et consomment plus de 21 millions de litres de carburant et nous

cherchons continuellement des moyens de réduire l'impact de ce parc sur l'environnement.

Il existe aujourd'hui sur le marché toute une gamme de technologies en matière de propulsion et de carburants de remplacement, et il est difficile de dire avec certitude si une partie ou la totalité d'entre elles ont leur place dans notre parc de véhicules. Au fil des ans, Postes Canada a mis à l'essai un certain nombre de technologies. Depuis notre première incursion dans l'utilisation de ces technologies, nous avons parcouru, grâce à elles, plus de 190 millions de kilomètres.

Nous poursuivons toujours nos efforts aujourd'hui en utilisant bon nombre de ces carburants de remplacement, notamment le gaz propane liquéfié et le gaz naturel comprimé, ainsi qu'en employant les technologies des véhicules électriques telles que les technologies hybrides électriques et les technologies alimentées entièrement par pile.

Dans le cadre de notre nouveau modèle de livraison, nous poursuivons le remplacement d'environ 2 400 véhicules par de nouveaux véhicules légers à faible consommation d'essence, et nous utiliserons davantage de carburants de remplacement. À l'heure actuelle, notre parc de véhicules compte 10 véhicules au gaz naturel, 14 électriques, 23 hybrides et 123 au propane. Postes Canada a également réalisé d'importants investissements dans l'infrastructure de ravitaillement en gaz naturel comprimé et en propane, afin de répondre aux besoins opérationnels, de réaliser des économies sur le prix du litre par rapport au prix courant et d'améliorer le rendement du capital investi pour la conversion aux carburants et aux technologies de remplacement.

En 2011, le nombre total de véhicules de notre parc a augmenté de 6,2 p. 100, mais nous avons réussi à réduire notre consommation de carburant de 3,7 p. 100 et nos émissions de CO<sub>2</sub> d'environ 4,5 p. 100, soit 2,4 kilotonnes.

Postes Canada et Purolator ont considérablement investi dans la recherche sur les technologies de remplacement et leur mise à l'essai, afin de réduire l'impact environnemental de leurs parcs de véhicules. En 2012, nous avons continué de nous concentrer sur ce mandat, avec la mise en oeuvre d'initiatives clés dans les domaines suivants: poursuite de l'introduction de véhicules de livraison légers, dont l'utilisation permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 50 p. 100 par rapport à celles des fourgonnettes Ford F-150; poursuite de l'utilisation de carburants et de technologies de remplacement tels que le propane, le gaz naturel comprimé, les véhicules hybrides à essence et au carburant diesel, les hybrides hydrauliques et les véhicules électriques à batterie; participation, avec les administrations postales étrangères, à l'analyse comparative des possibilités offertes par les véhicules électriques et par les carburants ou les technologies de remplacement.

Au fil du temps, la composition du parc de véhicules et nos techniques d'exploitation ont beaucoup évolué. Toutefois, une constante demeure: notre engagement à agir de manière responsable à l'égard de notre environnement et des collectivités que nous sommes fiers de servir.

Au Canada, le recours aux carburants gazeux, gaz naturel comprimé et gaz propane liquéfié, constitue une bonne solution de remplacement car ils présentent de nombreux avantages. Les deux contiennent moins de polluants atmosphériques toxiques et contribuent au smog. Il est généralement reconnu qu'il faut 100 arbres de 10 ans ou 50 arbres parvenus à maturité pour compenser une tonne de gaz à effet de serre. Plus simplement, tout véhicule postal Transit Connect alimenté au propane plutôt qu'à l'essence équivaldrait à planter 56 arbres.

Le propane constitue manifestement une solution fabriquée au Canada. Comme 80 p. 100 de l'approvisionnement en propane au Canada est exporté, nous pourrions réduire notre dépendance au pétrole étranger en convertissant davantage de véhicules à ce carburant. Le propane et le gaz naturel sont moins coûteux que l'essence par équivalent litre. En ce qui concerne les parcs de véhicules, le cycle de vie plus long des véhicules personnalisés permet de franchir de plus grandes distances et de consommer plus de carburant, ce qui se traduit par un rendement plus élevé du capital investi.

Les véhicules électriques, qu'ils soient hybrides ou entièrement électriques, offrent également de nombreux avantages. Ils sont écoénergétiques et écologiques — les véhicules entièrement à batterie ne produisent aucun gaz d'échappement. Ces véhicules fonctionnent bien, sont silencieux et nécessitent moins d'entretien que les véhicules standard à moteur à combustion interne. Les hybrides, selon leur régime d'utilisation, permettent d'économiser jusqu'à 40 p. 100 sur la consommation de carburant et jusqu'à 30 p. 100 sur les coûts d'entretien et ils peuvent produire jusqu'à 30 p. 100 de moins de gaz à effet de serre.

En outre, au Canada, l'électricité est une ressource nationale, et son utilisation pour la propulsion des véhicules permettrait de réduire notre dépendance à l'égard du pétrole étranger.

• (0855)

Compte tenu de l'évolution de la technologie des transports, je tiens à vous dire que l'utilisation continue et accrue des carburants de remplacement et des technologies des véhicules électriques revêt une grande importance pour Postes Canada et Puralotor. En effet, ces technologies nous permettent de continuer à réduire nos émissions de gaz à effet de serre et notre empreinte carbone globale, mais, également, d'aller plus loin dans le développement du produit, le perfectionnement de la technologie, la production de masse et, au bout du compte, la réduction du prix par volume et des coûts des technologies nouvelles et en évolution. Nous réduirons ainsi nos coûts d'exploitation globaux.

Nous nous heurtons actuellement à des obstacles qui limitent l'élargissement de l'utilisation de ces technologies. D'abord, les infrastructures de ravitaillement et de recharge sont rares, voire inexistantes, dans de nombreuses régions du pays. Ensuite, les règlements liés à l'utilisation de véhicules fonctionnant au combustible gazeux ne sont pas uniformes et ils diffèrent aux niveaux municipal, provincial et fédéral. Enfin, les véhicules électriques, qu'ils soient hybrides ou entièrement électriques sont beaucoup trop coûteux par rapport aux véhicules à essence classique, et ils restent mal adaptés à la plupart des activités d'un parc de véhicules.

Si le comité devait recommander au gouvernement du Canada d'offrir aux propriétaires de véhicules des incitatifs financiers ou des remboursements de taxes qui compenseraient les coûts différentiels associés à l'achat ou à la conversion de véhicules en vue d'utiliser des carburants de remplacement ou la technologie des véhicules électriques; de recommander l'uniformisation des règlements dans toutes les provinces, en ce qui concerne l'utilisation, le marquage et l'inspection des véhicules; d'inviter ou d'inciter les producteurs de carburants à améliorer la disponibilité des infrastructures de ravitaillement en combustible gazeux, ces recommandations permettraient toutes de surmonter les obstacles susmentionnés et de préparer le terrain à l'utilisation continue et élargie de ces technologies.

Je vous remercie de votre invitation à m'adresser à vous et du temps que vous m'avez accordé.

**Le président:** Merci.

Monsieur Mouw, allez-y, je vous en prie.

**M. Todd Mouw (vice-président, Carburants de remplacement, Roush Cleantech):** Bonjour. Je vous remercie de votre invitation. C'est un honneur pour moi, qui suis de Detroit, de l'autre côté de la frontière, de venir parler du carburant propane, l'une de mes passions.

Je suis vice-président chez Roush Enterprises, société dont le siège se trouve aux États-Unis et qui compte 3 000 employés. Nous existons depuis 36 ans, et notre chiffre d'affaires dépasse les 300 millions de dollars. Nous sommes le principal développeur de groupe motopropulseur pour Ford, et, à la lecture de la première diapo, vous constaterez que nous sommes une organisation très diversifiée, qui s'intéresse aux hautes performances, aux sciences de la vie et à l'industrie en général — ce qui m'amènera, dans très peu de temps, à parler des carburants de remplacement.

L'une des difficultés que notre secteur et le secteur des carburants de rechange a dû résoudre au cours des quelques dernières décennies découle du caractère éphémère des entreprises qui ont trouvé des solutions pour le marché, mais qui n'ont pas réussi à maintenir le service à des clients tels que Postes Canada, après la vente du véhicule et pendant son évolution sur huit à dix années de son cycle de vie.

Roush existe depuis 36 ans et continuera d'exister encore plus longtemps, car il entend rendre la vie plus agréable à sa clientèle, grâce aux diverses solutions qu'il a mises au point. Pour le carburant propane, nous avons créé ma division, Roush Cleantech, il y a à peu près trois ans. Elle s'occupe expressément de ce carburant et des carburants de remplacement tels que le gaz naturel. Nous avons foi dans les États-Unis. Nous avons constaté la grande réussite du carburant propane et nous avons consacré plus de 30 millions de dollars américains à la mise au point de cette technique, pour son déploiement aux États-Unis. Toute notre technologie et tous nos produits sont certifiés d'après les normes américaines, et l'un des enjeux dont je traiterai dans mon exposé consiste à trouver une manière de commercialiser ce produit ici, au Canada.

Une partie de la réussite que nous avons eue aux États-Unis s'explique évidemment par les coûts. Aux États-Unis et, de façon similaire, ici, au Canada, le litre de propane coûte généralement plus de 40 p. 100 de moins que celui d'essence. Ici, il faut parler de litres et non de gallons. Nous profitons de l'avantage économique d'un coût moindre pour le carburant et d'émissions moindres, moins de gaz à effet de serre, d'oxydes d'azote et de monoxyde de carbone.

En ce qui concerne la sécurité nationale, la plus grande partie du propane que nous consommons ici, en Amérique du Nord, provient de ce continent. Nos dollars ne vont donc pas à l'étranger, chez des gens qui se soucient peu de nous.

En outre, selon un point de vue exprimé devant le comité, le 6 mars, par Jim Facette, 83 p. 100 du propane utilisé au Canada provient de l'exploration du gaz naturel. Au Canada aussi, ces carburants gazeux occupent une bonne place.

Aux États-Unis, le soutien fédéral et celui des États ont également aidé des entreprises comme Postes Canada, UPS, Frito-Lay et Coca-Cola à adopter des techniques telles que le propane, le gaz naturel, le véhicule électrique et les véhicules hybrides. La diapo montre que plusieurs parcs de véhicules y ont adopté la technologie du carburant propane. Ces sociétés font partie des 100 premières du classement de la revue Fortune: Sears, ARS, ThyssenKrupp, DirecTV, Frito-Lay, Pepsi, Veolia et Blue Bird, le constructeur d'autobus scolaires.

Beaucoup de gens veulent savoir ce qui nous retient de nous engager davantage dans l'adoption de masse, et la prochaine diapo vous montrera que nous envisageons l'éventualité des carburants de rechange. Autrement dit, est-ce la réalité ou bien pouvons-nous adopter cette technologie aujourd'hui? La réponse est oui. Comme je l'ai dit avant, ce carburant coûte 40 p. 100 de moins. Il provient d'Amérique du Nord. La technologie est une réalisation du développeur du groupe propulseur de Ford. Nous l'évalonons; elle est certifiée par le fabricant d'équipement d'origine, dont la garantie est en place, de sorte que la puissance et le couple équivalent à ceux du véhicule mû à l'essence que nous convertissons.

En ce qui concerne le service, la garantie et l'équipement de diagnostic fonctionnent comme avec un véhicule mû à l'essence.

Quant au plein de carburant, la plupart des gens ne savent pas que le propane est le troisième carburant mondial pour le nombre de points de vente. Aux États-Unis, les parcs peuvent faire le plein en plus de 5 000 endroits. Je crois que, ici au Canada, le nombre se situe entre 2 000 et 2 500. Parmi tous les carburants, y compris l'essence et le diesel, c'est celui dont les coûts d'infrastructure sont les plus faibles. Quant aux émissions, nous en avons parlé brièvement, déjà.

Rapidement, sur notre technologie — et je suis reconnaissant à Steve de ses observations du point de vue de l'utilisateur final —, mais, à notre arrivée sur ce marché, il y a cinq ans à peu près, nous avons voulu faire un bilan de santé des parcs de véhicules. L'un des principaux problèmes était le démarrage à froid, qui, évidemment, est un sujet d'inquiétude au Canada; il y avait ensuite la puissance et le couple ainsi que les performances du véhicule; puis l'intégration de la technologie dans le véhicule. Nous avons une technologie spéciale d'injection liquide, de sorte que le véhicule n'est mû qu'au propane, maintenu à basse pression dans tout le circuit jusqu'à la pointe de l'injecteur, et elle procure les avantages dont j'ai parlé, y compris la facilité du démarrage à froid et le maintien de la puissance et du couple.

Pour ne pas vous ennuyer avec la prochaine diapo, qu'il me suffise de dire qu'elle montre comment la technologie s'intègre parfaitement dans le véhicule, du point de vue de l'utilisateur final.

La diapo suivante porte sur la diversité des véhicules que nous avons mis sur le marché. Du point de vue commercial, rien ne manque dans la gamme Ford: camions, fourgonnettes, autobus scolaires et coupés. Pour les parcs canadiens, nous croyons offrir une foule de solutions immédiatement adoptables. Nous sommes fins prêts.

● (0900)

En ce qui concerne les retombées économiques de la technologie, comme en a parlé M. Facette, dans son exposé du 6 mars, l'industrie du propane injecte annuellement 10 milliards de dollars dans l'économie canadienne; elle emploie plus de 20 000 Canadiens et elle verse près de 900 millions de dollars, annuellement, en taxes et en redevances. Nous avons parlé de la production au Canada ainsi que de la sécurité nationale. Je tenais à m'assurer que vous aviez bien entendu que, plutôt que de nous procurer notre énergie à l'étranger, chez qui va l'argent, nous l'avons ici même au Canada et aux États-Unis.

Depuis plusieurs années, nous parlons de nous implanter au Canada. En fait, je me souviens d'avoir parlé à Steve, il y a quelques années, des raisons pour lesquelles Roush n'avait pas exporté sa technologie au Canada. Nous sommes une société d'ingénierie. Nous sommes un peu rebutés par les règles et les règlements ainsi que par les normes d'essai auxquelles il faut se plier pour la faire fonctionner ici. Nous ne craignons pas d'investir pour exporter la technologie au Canada, mais nous aimerions simplement que notre parcours soit dégagé et que rien ne vienne compromettre notre réussite.

Il importe de se trouver rapidement une clientèle et des parcs de véhicules, ce qui, évidemment, ne manque pas ici. Des entreprises comme Frito-Lay, Coca-Cola, Postes Canada, UPS et Purolator veulent manifestement adopter la technologie.

Puis, comme Steve y a fait allusion, il serait utile de profiter de certains incitatifs, de réductions fiscales, de crédits d'impôt et d'accès aux voies réservées aux véhicules multioccupants. D'après moi, nous n'avons pas besoin de tout cela pour réussir, mais ce serait une bonne chose d'en profiter pour stimuler le marché, dès le départ, ici, au Canada.

En ce qui concerne le rendement de l'investissement, j'ai ici des tableaux, obtenus par le service iCharts, exprimant les volumes en litres, que je sou mets à votre analyse. Ils montrent clairement qu'il est rentable de convertir au propane un parc de fourgonnettes de la série E parcourant un nombre équivalent de kilomètres au cours de la durée de vie des véhicules, grâce à notre technologie.

Nous avons parlé des retombées économiques du propane, qui s'élèvent à près de 28 000 \$ d'économies pour ce véhicule qui, en outre, pendant sa durée de vie, émettra près de 38 000 kilogrammes de moins de CO<sub>2</sub>.

Bref, nous croyons que la technologie offre d'immenses possibilités, non seulement à Roush, mais aussi à vous et à l'État canadien, dans l'utilisation d'une ressource naturelle canadienne pour faire fonctionner vos parcs de véhicules publics et privés. Nous croyons que, ensuite, le consommateur suivra.

Nous croyons fermement que des parcs comme ceux de Postes Canada et d'UPS ainsi que de clients de cette envergure aideront à la construction de l'infrastructure que les consommateurs pourront utiliser quand elle sera en place. Nous avons besoin de l'État pour appuyer la rationalisation du processus de certification pour cette infrastructure. C'est un créateur d'emplois. Une société à nous, Farmbro, qui oeuvre dans un autre secteur, est également un partenaire de qualité qui pourra intégrer et installer cet équipement.

Les centres de formation offrent la possibilité de perfectionner la main-d'oeuvre.

Il y a ensuite la planification stratégique pour aider les parcs privés et publics à abandonner les sources étrangères d'essence et de diesel.

Je vous suis très reconnaissant de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous et j'ai bien hâte de répondre à vos questions.

Merci.

• (0905)

**Le président:** Merci.

Monsieur Stewart.

**M. Cameron Stewart (président, Maxquip):** Merci et bonjour à tous.

Je m'appelle Cameron Stewart et je suis président de Maxquip. Nous sommes fournisseurs de systèmes de gaz de pétrole liquéfié (GPL) et de gaz naturel comprimé (GNC) dans toute l'Amérique du Nord. Nous proposons des trousseaux de conversion personnalisés qui s'adaptent à différents moteurs et différents véhicules. Ces trousseaux permettent aux utilisateurs de réaliser des économies sur le coût du carburant de l'ordre de 40 à 50 p. 100 en transformant leur moteur à essence d'origine en un moteur GPL ou en ajoutant un système d'injection GPL à leur moteur diesel.

Parmi les technologies de conversion que nous offrons, notons les systèmes à injection séquentielle de vapeur, les systèmes d'injection liquide et les systèmes de mélange diesel. Les systèmes à injection séquentielle de vapeur sont des systèmes de carburation mixte qui permettent à un moteur à essence d'utiliser également du GPL. Dans ce type de configuration, le moteur démarre généralement à l'essence, puis se met à fonctionner automatiquement au GPL lorsqu'il atteint une température appropriée. Le moteur utilise alors du GPL jusqu'à épuisement du gaz ou jusqu'à ce que le conducteur repasse manuellement à l'essence.

Un tel système peut être configuré pour fonctionner comme un système semi-spécialisé. Ainsi, le véhicule va démarrer à l'essence et passer au GPL dès qu'il aura atteint une température appropriée, mais le conducteur ne pourra pas revenir au système à essence.

Le système Liquimax est un système d'injection liquide. Ces systèmes permettent de fonctionner uniquement avec du GPL. Avec un système semblable, le GPL liquide passe du réservoir aux injecteurs par l'action d'une pompe, ce qui permet un démarrage du moteur exclusivement au GPL.

Les systèmes Dieselflex et Dieselblend permettent aux utilisateurs de convertir un moteur diesel afin qu'il puisse utiliser un mélange de carburant diesel et de GPL. En substance, une partie du carburant diesel est remplacée par du GPL, dont la combustion est plus écologique. La quantité de carburant diesel remplacée peut varier en fonction du moteur et des conditions d'utilisation. En général, le facteur de remplacement se situe autour de 30 p. 100. Ces systèmes permettent un accroissement de la puissance de l'ordre de 20 à 25 p. 100 et des économies de carburant de 10 à 15 p. 100.

Pourquoi ces technologies sont-elles importantes? Le GPL est de loin le carburant de substitution le plus utilisé et le plus accepté de par le monde. Ces dernières années, la consommation globale de GPL a connu une croissance rapide, si bien qu'en 2010, elle atteignait 22,9 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 60 p. 100 par rapport à l'an 2000. Plus de 17 millions de véhicules fonctionnant au GPL sont aujourd'hui en circulation dans le monde.

Le premier avantage se situe au niveau des coûts de fonctionnement. Bien qu'il y ait variation selon les régions, le prix moyen du GPL s'établissait en date du 22 mai 2012 à 73 ¢ le litre, selon le site Web de Ressources naturelles Canada. En équivalent essence, cela correspond à un prix de 84 ¢ le litre. Le prix moyen de l'essence était à ce moment-là de 1,29 \$ le litre, soit une différence de 45 ¢ le litre. Pour un véhicule dont la consommation annuelle atteint 7 500 litres, cela représente une économie de carburant de 3 375 \$.

Le second avantage se manifeste au chapitre du rendement. Sur le plan des caractéristiques de rendement et de fonctionnement, les véhicules GPL soutiennent avantageusement la comparaison avec ceux utilisant d'autres carburants. Comme le GPL présente un indice d'octane plus élevé que l'essence, les moteurs essence à étincelles convertis offrent un fonctionnement plus régulier. Avec la toute dernière génération des systèmes GPL, l'accélération et la vitesse maximales sont comparables à celles obtenues avec des moteurs à essence ou diesel.

C'est sur le plan environnemental qu'on trouve le troisième avantage. La combustion du GPL est plus propre que celle de l'essence ou du diesel. Pour chaque unité d'énergie brûlée, le GPL émet moins de gaz à effet de serre. Il contient également moins de polluants toxiques, et notamment moins de dioxyde de soufre, qui contribue aux pluies acides et au smog. Le GPL est un carburant sous pression conservé à l'intérieur d'un système scellé afin de prévenir tout risque de fuite dans le sol ou dans l'eau du fait d'une manipulation imprudente, d'un déversement ou de son évaporation.

Selon le modèle d'évaluation du cycle de vie des carburants de transport élaboré par Ressources naturelles Canada, le GPL produit entre 20 et 25 p. 100 moins de gaz à effet de serre que l'essence.

• (0910)

Parmi les obstacles à surmonter pour les utilisateurs du GPL au Canada, et M. Clark y a déjà fait allusion, il y a d'abord la disponibilité de centres d'installation homologués. Au Canada, certains marchés disposent de nombreux centres de conversion homologués tandis que pour d'autres, les possibilités sont limitées. Si la demande de conversion au GPL est suffisante, les centres d'entretien automobiles devront investir dans la formation requise pour obtenir une homologation. Lorsque les centres de conversion sont en nombre restreint, il est nécessaire de stimuler l'offre et la demande avant que les marchés deviennent financièrement indépendants.

L'Institut de formation du propane, une division de l'Association canadienne du gaz propane, a mis au point un programme de formation et de certification d'une durée de deux jours visant à enseigner aux mécaniciens automobiles les techniques de manipulation sans risque du GPL et des composants associés. Certains équipementiers, comme Maxquip, proposent également des formations sur les procédures d'installation et d'entretien de l'équipement qu'ils vendent en vue de l'homologation des centres d'installation. Cette approche collaborative a été adoptée par la British Columbia Safety Authority et elle devrait être également utilisée dans les autres provinces.

Les restrictions quant aux stationnements en sous-sol constituent un deuxième obstacle. Certaines municipalités et compagnies d'assurances ont établi des restrictions empêchant les véhicules fonctionnant au GPL d'entrer dans les stationnements souterrains. Ces restrictions peuvent être la conséquence d'incidents qui ont eu lieu par le passé, probablement à cause d'un réservoir GPL trop rempli. Si un véhicule dont le réservoir est trop plein entre dans un stationnement chaud, le GPL contenu dans le réservoir risque de se dilater, ce qui peut entraîner l'ouverture de la soupape de sûreté du réservoir et une fuite de vapeur de GPL dans l'atmosphère.

La technologie utilisée depuis le milieu des années 1990 comporte une vanne d'arrêt automatique sur le tuyau de remplissage du réservoir. Cette vanne empêche l'utilisateur de remplir le réservoir à plus de 80 p. 100 de ses capacités et évite donc un trop-plein.

Les restrictions empêchant les véhicules GPL d'entrer dans les stationnements souterrains constituent encore aujourd'hui un élément dissuasif pour les utilisateurs potentiels.

Le nombre insuffisant d'installations de ravitaillement en carburant pose un troisième obstacle. Il y a environ 2 000 stations de ravitaillement dans tout le Canada. Avec la demande, le nombre de stations de ravitaillement en GPL va augmenter, du moment que les exigences réglementaires provinciales ne constituent pas un frein à ce développement.

À l'heure actuelle, l'obligation au Canada de faire ravitailler son véhicule par du personnel dûment formé complique le processus de ravitaillement en GPL. Cette exigence représente un fardeau supplémentaire pour les détaillants qui doivent embaucher du personnel qualifié afin de procéder au ravitaillement en GPL. L'Institut de formation du propane offre actuellement un cours sur le remplissage des réservoirs de propane des véhicules. Ce cours doit impérativement être dispensé par un formateur ou un examinateur certifié par l'institut. Ce processus n'est actuellement pas des plus accessibles; il serait possible d'obtenir un résultat similaire avec un examen en ligne, très semblable à celui que les candidats doivent réussir pour recevoir une carte de conducteur d'embarquement de plaisance de Transports Canada.

Dans beaucoup de pays où le nombre de véhicules GPL en exploitation est important, les consommateurs peuvent généralement remplir eux-mêmes leur réservoir, ce qui rend le recours au GPL plus commode. L'utilisation de pistolets de distribution de pointe, qui empêchent la distribution du liquide si le pistolet n'est pas correctement fixé au robinet de remplissage du véhicule, pourrait également être intégrée au système afin d'en améliorer la sécurité.

Certains problèmes que nous avons vécus au sein du marché canadien représentent pour nous un quatrième obstacle à surmonter. Le GPL est utilisé depuis bien longtemps au Canada en tant que carburant pour les automobiles. Sa réputation s'est trouvée ternie auprès d'un certain nombre de Canadiens, conséquence d'installations incorrectes combinées aux technologies peu abouties utilisées par le passé. Ces deux secteurs ont connu d'importantes améliorations ces dernières années. Pour autant que la conversion des véhicules s'effectue avec des systèmes ayant reçu l'approbation adéquate et par des techniciens automobiles qualifiés et dûment formés, le GPL est un carburant de substitution tout à fait viable, comme le montrent les nombreux exploitants de parcs automobiles et utilisateurs individuels qui ont choisi cette technologie dans tout le Canada. Parmi les exploitants de parcs automobiles figurent notamment la police de London, Air Canada, UPS, Postes Canada et le ministère des Transports de la Colombie-Britannique.

Toutefois, la réputation de l'industrie souffre encore des problèmes éprouvés par le passé. Ceux qui ont dû les subir s'en souviennent parfaitement. Il est de notre responsabilité de sensibiliser la population aux avantages offerts par le GPL, de former et de réglementer l'industrie afin de garantir une utilisation adéquate des systèmes.

J'aurais quelques recommandations à soumettre au comité. Premièrement, il convient d'admettre que le GPL est un carburant de substitution tout à fait viable capable de réduire dès aujourd'hui les coûts d'utilisation ainsi que les émissions, et en faire la promotion dans l'ensemble du Canada.

Deuxièmement, on doit reconnaître que le GPL peut être utilisé dans des applications tout à fait appropriées, comme les véhicules neufs et existants du parc automobile du gouvernement fédéral.

● (0915)

Troisièmement, on pourrait revoir la section portant sur l'intégrité des systèmes d'alimentation en carburant de type GPL (normes 301.1) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada. Ce règlement exige que les autobus scolaires convertis au GPL soient soumis à une série d'essais de choc avant toute approbation de l'installation du système. Il existe certainement des moyens plus pratiques de s'assurer de la sécurité des systèmes GPL sur les autobus scolaires.

Nous recommandons en quatrième lieu que l'on étudie les restrictions empêchant les véhicules qui fonctionnent au GPL d'être stationnés en sous-sol en vue de les éliminer.

Cinquièmement, il convient de revoir les exigences en matière de certification et de formation de la norme CSA B149 concernant le ravitaillement des véhicules en GPL afin de déterminer une manière plus facile de procéder au ravitaillement sans compromettre la sécurité du processus.

Sixièmement, il faudrait autoriser les véhicules fonctionnant avec un carburant de remplacement produisant moins de gaz à effet de serre à rouler dans les voies réservées aux véhicules multioccupants même s'ils ne transportent qu'un seul passager, en guise d'incitatif pour ceux qui souhaiteraient investir dans ce type de technologie.

Septièmement, on pourrait allouer des fonds pour la formation du personnel des centres de conversion et d'installation.

Merci beaucoup pour le temps que vous m'avez consacré.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs. Merci d'être avec nous ce matin et de partager votre expertise. À vous entendre et à entendre plusieurs témoins depuis quelques semaines, j'ai l'impression que cela va me coûter une fortune, que ma voiture est complètement démodée et que je devrai passer à une autre technologie. Espérons que ça s'en vient et que c'est pour le mieux.

Mes premières questions s'adressent à M. Clark, de la Société canadienne des postes.

Vous semblez avoir un laboratoire expérimental assez vaste. Pourquoi vous êtes-vous portés sur le propane plutôt que sur le gaz naturel, avec l'expérience que vous avez?

[Traduction]

**M. Steve Clark:** En fait, nous ne nous limitons pas au propane. Nous avons fait un peu des deux.

Ainsi, à l'étape du projet pilote, nous avons essayé de voir ce qui fonctionnerait le mieux. Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, nous savons qu'il n'existe pas de solution magique sous la forme d'une technologie que nous devrions utiliser pour tous les itinéraires et tous les véhicules, à perpétuité.

Nous avons investi dans l'évaluation et la mise à l'essai de différentes technologies. Postes Canada a maintenant davantage recours au propane qu'au gaz naturel. Cela s'explique actuellement surtout par le coût de l'infrastructure de ravitaillement.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Monsieur Clark, je lisais dans les notes qu'on m'a fournies que cette technologie permet d'économiser environ 3 000 \$ par année en carburant. Combien d'années faut-il compter pour compenser la modification technologique aux véhicules?

[Traduction]

**M. Steve Clark:** Le coût de la conversion et le temps requis pour récupérer l'investissement dépendent en définitive de la distance totale parcourue avec le véhicule.

L'itinéraire postal moyen est de 50 kilomètres par jour. L'investissement sera récupéré plus ou moins rapidement selon qu'on utilise un véhicule à forte consommation de carburant, comme une fourgonnette de livraison, qui brûle environ 33 litres aux 100 kilomètres, ou un véhicule plus léger et plus économe en carburant... toujours selon la distance parcourue.

Si je prends l'exemple d'une fourgonnette qui roulerait 100 kilomètres par jour, soit le double de la normale, l'investissement serait récupéré en 2,3 ans.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

J'ai une dernière question qui s'adresse à vous, monsieur Clark. Je passerai ensuite aux autres invités.

Dans l'organisation de cette nouvelle flotte qui fonctionne au propane, avez-vous eu à surmonter des défis particuliers ou à régler des problèmes quant à l'installation des infrastructures de ravitaillement?

[Traduction]

**M. Steve Clark:** Je ne sais pas si on peut parler de problèmes, mais il y a eu certaines difficultés. Nous avons dû prendre diverses mesures pour l'évaluation des sites, les plans de sécurité et la sensibilisation d'un grand nombre d'intervenants afin de les amener à comprendre et accepter ce que nous faisons.

Mais je ne crois pas qu'il y avait quoi que ce soit d'insurmontable.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

Je vais passer maintenant au représentant de Roush Cleantech.

Je vois que vous avez une collaboration avec Ford. Peut-on s'attendre, dans les délais les plus brefs possible, à une collaboration avec Ford pour le développement d'une voiture familiale qui utiliserait votre technologie?

• (0920)

[Traduction]

**M. Todd Mouw:** Excellente question.

Nous avons surtout mis l'accent sur les véhicules commerciaux. Ford offre actuellement ce qu'on appelle une trousse de préparation pour les combustibles gazeux, avec des sièges de soupape renforcés pour le propane et le gaz naturel. Pour le moment, cette technologie n'est pas disponible pour les voitures de tourisme. Je prévois une évolution en ce sens. Tout comme nous, les gens de Ford croient qu'il faut débiter par les parcs automobiles, ce qui permettra de consolider les infrastructures tout en sensibilisant les consommateurs. La demande pour des véhicules privés fonctionnant au propane viendra par la suite. Je dirais que vous pourrez voir sur le marché d'ici 24 à 30 mois un véhicule Ford fonctionnant au propane doté de notre technologie.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Il semble que les Européens aient une longueur d'avance sur nous, les Nord-Américains. Entre autres avantages, les consommateurs peuvent eux-mêmes faire le plein. Je ne sais pas si on doit comprendre qu'ils peuvent le faire à la maison, donc posséder leur propre station de ravitaillement.

Du côté nord-américain, où en sommes-nous relativement à cette technologie?

[Traduction]

**M. Todd Mouw:** Pour l'instant, nous ciblons des parcs de véhicules qui fonctionnent davantage par rayonnement et disposent de leurs propres installations de ravitaillement. Les véhicules partent le matin et reviennent le soir. Pour les consommateurs, les choses devraient se passer comme en Europe. On arrête dans une station-service pour se ravitailler en essence, en diesel ou en GPL. Je crois qu'il s'agit d'un processus évolutif et que l'on verra sans doute apparaître les premières stations d'ici quatre ou six ans.

Je ne sais pas si ce sont des bannières qui existent au Canada, mais les BP, les Shell et les Conoco de ce monde offriront de l'essence, du diesel et du GPL de telle sorte que les consommateurs pourront ravitailler leur véhicule en tout temps, comme ils le font actuellement. Je pense que c'est pour bientôt. Comme M. Stewart l'a souligné dans son exposé, il y a toutefois quelques obstacles à surmonter avant d'en arriver là.

Certaines des règles en vigueur sont tout simplement illogiques. Aux États-Unis, il faut porter des gants et des lunettes de sécurité pour ravitailler un véhicule au propane. Il n'y a pourtant aucune émission qui est produite. En Europe, on se sert d'un pistolet à branchement rapide. N'importe quel conducteur peut s'arrêter et ravitailler lui-même son véhicule. Il n'a pas à porter de gants ou de lunettes de protection. C'est le résultat d'une mauvaise perception des choses et d'un manque d'information.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je ne sais pas si cette situation ressemble à celle de la poule et de l'oeuf, mais je me demande si le développement de ce marché va devoir passer par les stations de ravitaillement, par une plus grande demande des consommateurs ou par les deux simultanément. Le système de ravitaillement pourra difficilement prendre de l'ampleur si la demande des consommateurs est inexistante, et vice versa.

[Traduction]

**M. Todd Mouw:** C'est un excellent point. Je pense que c'est la raison pour laquelle les entreprises comme la nôtre ciblent des clients commerciaux comme Postes Canada et UPS. Pour le propane, il est très rentable de se doter d'une infrastructure de ravitaillement. C'est généralement moins coûteux que pour l'essence et le diesel. J'estime que lorsque les consommateurs auront vu Postes Canada, UPS, Frito-Lay et Coke faire rouler leurs véhicules au propane, ils constateront que c'est tout à fait sécuritaire. Ils comprendront tous les avantages que présente ce choix et demanderont alors à GM, Chrysler et aux autres manufacturiers de produire des véhicules semblables, ce qui stimulera du même coup la demande pour les infrastructures de ravitaillement.

Comme M. Clark l'a mentionné, le propane est avantageux en raison du coût de mise en place des infrastructures. À ce titre, il se compare avantageusement à certaines des autres technologies en usage actuellement.

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Aubin.

**M. Robert Aubin:** C'est déjà terminé?

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Coderre.

**M. Robert Aubin:** J'étais encore sur une bonne lancée.

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Encore et encore, je sais.

D'abord et avant tout, monsieur Mouw, j'ai noté que vous aviez remporté en 2011 le prix *Green Fleet* pour le développement durable. De quoi s'agit-il exactement?

**M. Todd Mouw:** C'est une publication américaine qui souligne le travail d'organisations ou de personnes qui font la promotion des carburants de substitution.

**L'hon. Denis Coderre:** Vous êtes donc une étoile de la promotion.

**M. Todd Mouw:** J'essaie de faire de mon mieux.

**L'hon. Denis Coderre:** Je l'ai remarqué.

Monsieur Stewart, ou monsieur Mouw, pouvez-vous m'expliquer pourquoi il est si difficile pour les compagnies d'assurances de considérer que le propane peut être utilisé en toute sécurité?

**M. Todd Mouw:** Je vais débiter avant de laisser la parole à M. Stewart.

Je pense que c'est une simple question de manque d'information. Le propane est plus sûr que l'essence ou le diesel. Les réservoirs dont nous équipons ces véhicules sont faits d'acier d'une épaisseur d'un quart de pouce, alors que les réservoirs à essence sont en plastique moulé par soufflage. L'inflammabilité du propane est nettement inférieure à celle de l'essence. Je crois que c'est un problème de perception. Ce n'est pas pour rien que le propane est le troisième carburant le plus utilisé au monde avec 17 millions de véhicules. C'est parce qu'il est sûr, disponible et peu coûteux par rapport aux autres solutions. Je pense qu'il faut simplement mieux informer les gens.

**M. Cameron Stewart:** Je suis pas mal du même avis. Je crois qu'il y a eu des cas où des réservoirs ont été trop remplis, ce qui a entraîné des fuites de propane dans des stationnements souterrains. Une partie des règlements ont été adoptés à la suite de cas où le produit n'avait pas été utilisé correctement. Grâce aux nouvelles technologies utilisées depuis le milieu des années 1990, et notamment à la vanne d'arrêt automatique, il est devenu impossible de trop remplir un réservoir. Ainsi, en misant sur les avancées technologiques et une bonne campagne de sensibilisation, je pense que l'on pourrait faire tomber certaines exigences...

• (0925)

**L'hon. Denis Coderre:** Pourrait-on dire que les compagnies d'assurances et le gouvernement sont trop lents à réagir, qu'ils ne comprennent pas, qu'il y a un problème culturel concernant la sécurité?

**M. Cameron Stewart:** Je dirais qu'il s'agit plutôt d'une méconnaissance des nouvelles pratiques.

**L'hon. Denis Coderre:** Mais il y a eu des incidents dans le passé.

**M. Cameron Stewart:** C'est ce que j'ai cru comprendre.

**L'hon. Denis Coderre:** S'agissait-il simplement d'erreurs de manipulation?

**M. Cameron Stewart:** Avant l'installation de la vanne d'arrêt automatique, les gens devaient actionner un limiteur de remplissage lorsqu'ils faisaient le plein. S'ils négligeaient de le faire, ils risquaient de trop remplir le réservoir.

**L'hon. Denis Coderre:** La solution peut devenir le problème en quelque sorte.

D'abord, je n'ai rien contre le propane ou le gaz naturel. Je pense que ce sont des carburants locaux. Nous avons reçu récemment des représentants de la Société de transport de Montréal. Au Québec comme au Manitoba, on a surtout accès à l'hydroélectricité, et c'est donc la technologie de remplacement que nous devrions utiliser. Le recours au propane peut être problématique en raison du climat et de l'entretien des véhicules à l'intérieur. On ne peut se contenter de dire que le carburant est moins coûteux. À cause de notre climat, il faut une infrastructure d'entretien pour le parc de véhicules, ce qui est dispendieux. C'est un autre impact à considérer.

Pensez-vous que les gens de Montréal avaient raison? Ma question s'adresse à vous deux.

Ne vous inquiétez pas, monsieur Clark, votre tour viendra. Vous êtes sur ma liste.

**M. Todd Mouw:** Toutes les technologies faisant appel à des carburants peuvent poser des problèmes de sécurité si la manipulation n'est pas adéquate. Mais, comme pour les téléphones cellulaires et les ordinateurs, la technologie a évolué. Des entreprises comme Roush ont investi des sommes considérables pour s'assurer que la technologie répond bien aux besoins, et ce, en toute sécurité. Nous n'apposerions pas notre marque sur un produit si nous ne pensions pas qu'il est sûr. Et je suis persuadé que Postes Canada ne confierait pas des véhicules semblables à ses employés si on avait des doutes quant à la sécurité.

Le propane est plus lourd que l'air. Lorsqu'il n'est pas sous pression, il se fixe avant de s'évaporer. La plupart des garages sont construits de manière à laisser s'échapper les vapeurs d'essence et de diesel. Il en va de même du propane, car ses propriétés sont similaires. Par contre, d'importantes modifications doivent être apportées au garage dans le cas du gaz naturel.

Encore là, comme l'indiquait M. Stewart, c'est une question d'information, car la technologie a effectivement évolué, non seulement de notre côté mais aussi chez les distributeurs. C'est donc tout à fait sécuritaire.

**L'hon. Denis Coderre:** Je crois que vous pourriez répondre tous les trois.

[Français]

Je vais passer au français, parce que j'aime beaucoup mes amis traducteurs et que je veux créer de l'emploi.

S'il y a un problème d'éducation ou un problème culturel — c'est un peu ce que vous dites —, comme cela touche également la question de la réglementation, ne serait-il pas approprié qu'il y ait, spécifiquement à Transports Canada, un organisme de surveillance pour le secteur privé et le secteur public? On pourrait ainsi voir l'état de la réglementation et de la sécurité pour ce qui est du propane. Je pense qu'il y a un secrétariat de ce genre aux États-Unis. Ne serait-ce pas une solution au Canada?

Monsieur Clark, les mesures incitatives fiscales, c'est très bien. On sait que ça finit toujours par ça, mais le rôle du gouvernement est aussi d'établir un environnement propice à la sécurité. Pour y arriver, on a besoin d'un outil de suivi. Cela pourrait-il vous intéresser? Le secteur privé serait-il d'accord sur ce genre de recommandation?

[Traduction]

**M. Steve Clark:** Vous avez sans doute raison.

À l'heure actuelle, différentes instances établissent la réglementation dans chacune des provinces et des municipalités concernant la manipulation du propane, la fréquence d'inspection et la méthode utilisée, et les conditions de ravitaillement à remplir. Il n'y a pas nécessairement toujours concordance à l'échelle provinciale. S'il y avait une instance fédérale qui pouvait préconiser ou assurer une réglementation uniforme, il deviendrait plus facile pour les exploitants de grands parcs de véhicules dans les différentes provinces de normaliser leur formation, l'apparence de leurs véhicules et les systèmes utilisés. En fin de compte, tout le monde deviendrait ainsi plus efficace et productif.

• (0930)

**L'hon. Denis Coderre:** Allez-y, monsieur Mouw.

**M. Todd Mouw:** Je suis d'accord.

Nous sommes une société d'ingénierie. Il nous a été difficile de déterminer la bonne façon de faire les choses pour appliquer cette technologie. Nous serions heureux de participer à des discussions en ce sens pour veiller à ce que l'on procède de la bonne manière en assurant la sécurité de tous les intervenants, en commençant par les parcs automobiles pour passer ensuite aux véhicules grand public, une fois que les plateformes seront en place.

**M. Cameron Stewart:** J'aurais tendance à être du même avis.

Nous avons la norme CSA B149 que nous devons respecter. Nous appliquons aussi les normes du Conseil consultatif interprovincial du gaz. Nous devons nous tenir au fait de toutes les règles applicables. Nous serions donc d'accord.

**L'hon. Denis Coderre:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci.

Monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC):** Postes Canada compte une flotte de 8 300 véhicules. Est-ce exact?

**M. Steve Clark:** C'est exact, un peu plus de 8 300 véhicules.

**M. Pierre Poilievre:** Combien utilisent du carburant de remplacement?

**M. Steve Clark:** Sans tenir compte des chiffres que je vous ai donnés, environ 150, ou peut-être un peu plus.

**M. Pierre Poilievre:** Compte tenu de la différence de prix entre l'essence et le gaz naturel pour un kilomètre équivalent, croyez-vous qu'il soit possible d'augmenter considérablement ce nombre?

**M. Steve Clark:** Oui.

**M. Pierre Poilievre:** D'accord.

Pour une famille moyenne, il est difficile pour l'instant d'adopter le gaz naturel comme carburant en raison de l'absence d'infrastructure. Il y a très peu de postes de ravitaillement au Canada. Je crois qu'il y en a un ou deux à Ottawa, par exemple. La technologie de ravitaillement à la maison ne semble pas prête à une utilisation de masse sur le marché. Mais pour les flottes, l'infrastructure est moins problématique. Les économies d'échelle rendent la chose plus abordable, et c'est pourquoi Robert Trucking, par exemple, a emboîté le pas.

Postes Canada a-t-elle l'intention d'utiliser son pouvoir d'achat pour profiter des avantages économiques qu'offrent certains carburants de remplacement par rapport à l'essence et au diesel?

**M. Steve Clark:** Nous avons déjà fait certains investissements dans l'infrastructure de ravitaillement en GNC et en propane. Nous avons une infrastructure à Ottawa et à London pour chacun de ces carburants, et nous prévoyons ajouter deux autres sites pour le propane. La différence de prix est d'environ 47 p. 100 par litre équivalent entre le propane et l'essence, et c'est pourquoi la chose nous intéresse. Dans nos grands centres de distribution, où nous comptons 100, 200 ou 300 véhicules, il est logique pour nous d'avoir des installations sur place.

Comme vous pouvez l'imaginer, Postes Canada n'a qu'un ou deux véhicules dans certaines régions rurales du pays. La mise en place d'une infrastructure de ravitaillement de 50 000 \$ ne ferait jamais ses frais. C'est là où nous nous tournons vers les collectivités, par exemple une station de ravitaillement de barbecues Canadian Tire qui pourrait offrir aussi de l'auto-propane.

**M. Pierre Poilievre:** Le propane est plus économique que le gaz naturel. Est-ce exact?

**M. Steve Clark:** Je crois que le gaz naturel est plus économique que le propane, mais, de mémoire, je ne pourrais pas vous dire quelle est la différence. Je crois que les deux produits sont comparables. Toutefois, l'infrastructure de ravitaillement en gaz naturel est beaucoup plus coûteuse que celle pour le propane.

**M. Pierre Poilievre:** Pourquoi?

**M. Steve Clark:** Prenons, par exemple, un site de Postes Canada qui compterait 200 camions. Il faut ravitailler ces camions chaque soir et il nous faut donc un système de remplissage rapide, qui nécessite de multiples compresseurs pour comprimer le gaz naturel dans un espace très serré, dans un réservoir. L'infrastructure de ravitaillement pour un remplissage rapide de 200 camions de Postes Canada coûterait environ 750 000 \$. Pour le propane, la même chose coûterait entre 50 000 \$ et 70 000 \$. Il n'est pas nécessaire d'avoir autant de compresseurs pour comprimer le propane. Le propane est un liquide lorsqu'il est entreposé sous faible pression, tandis que le gaz naturel est un gaz comprimé, et donc plus difficile à comprimer dans un réservoir.

• (0935)

**M. Pierre Poilievre:** D'accord. C'est le traitement du carburant avant le remplissage qui entre en jeu.

**M. Steve Clark:** C'est l'état du carburant, son état courant.

**M. Pierre Poilievre:** D'accord. Parmi les carburants de remplacement que vous utilisez, le propane est-il celui qui connaît la plus forte croissance?

**M. Steve Clark:** Oui, et c'est le carburant qui fait l'objet du plus grand nombre de projets pilotes.

**M. Pierre Poilievre:** Selon vous, quand allez-vous terminer la période d'essai et appliquer cette technologie dans l'ensemble de votre flotte?

**M. Steve Clark:** Je ne sais pas si je peux le dire aujourd'hui, parce que j'ignore si toute la flotte de Postes Canada utilisera un seul carburant. Ce pourrait être un peu risqué de mettre tous nos oeufs dans le même panier. Encore une fois, comme il n'y a pas de solution magique, je crois que nous devons être prudents et nous assurer d'examiner toutes les options.

**M. Pierre Poilievre:** Combien de véhicules électriques et de véhicules hybrides avez-vous?

**M. Steve Clark:** Nous avons 14 véhicules électriques à batterie et 23 véhicules hybrides électriques.

**M. Pierre Poilievre:** Pourquoi en avez-vous si peu?

**M. Steve Clark:** Pour dire vrai, la technologie est très récente et elle change aussi fréquemment que la technologie utilisée pour nos téléphones cellulaires. Le coût d'achat d'un véhicule électrique est trois fois plus élevé que celui d'un véhicule conventionnel à essence.

**M. Pierre Poilievre:** Avez-vous une idée du moment où vous aurez recouvré les coûts grâce aux économies d'essence?

**M. Steve Clark:** D'après les documents sur le coût total de fonctionnement que nous avons préparés à Postes Canada, il n'y a aucun rendement sur l'investissement.

**M. Pierre Poilievre:** Aucun?

**M. Steve Clark:** Pas pour l'instant.

**M. Pierre Poilievre:** Vous dites qu'il n'y a aucun rendement sur l'investissement. Est-ce à dire que si, hypothétiquement, le coût d'achat d'un véhicule à essence était identique à celui d'un véhicule électrique, il ne serait pas avantageux d'utiliser un véhicule électrique à batterie?

**M. Steve Clark:** Non. Si le coût d'investissement était identique, ce serait certainement plus avantageux d'utiliser un véhicule électrique par rapport à un véhicule à carburant fossile. C'est le coût d'investissement qui tue.

**M. Pierre Poilievre:** Vous ne pouvez donc pas récupérer le coût d'investissement dans un délai raisonnable?

**M. Steve Clark:** Nous ne le pouvons pas à l'heure actuelle. Dans la plupart des cas, c'est trois fois le prix d'achat initial.

**M. Pierre Poilievre:** Croyez-vous que la situation va changer au cours des prochaines années?

**M. Steve Clark:** Je crois qu'à mesure que le public adoptera cette technologie et qu'on pourra disposer d'installations commerciales de recharge, la situation va changer.

**M. Pierre Poilievre:** D'accord. Merci.

**Le président:** Monsieur Richards.

**M. Blake Richards (Wild Rose, PCC):** Merci.

J'ai une série de questions à vous poser, monsieur Stewart, sur la technologie DieselFlex. J'espère que je vais réussir à les poser toutes. Nous allons faire de notre mieux.

La technologie DieselFlex fonctionne-t-elle pour tous les véhicules diesel? Il faut, bien sûr, procéder à une certaine conversion, mais peut-on le faire avec n'importe quel véhicule diesel, ou y a-t-il certaines restrictions quant au type de véhicule pouvant être utilisé?

**M. Cameron Stewart:** Nous offrons deux systèmes différents. Le système DieselFlex fonctionnera avec tous les moteurs diesel turbocompressés. Le système Dieselblend convient à n'importe quel moteur diesel muni d'un module de commande électronique. La technologie Dieselblend s'intègre au module de commande électronique du fabricant d'origine pour ce moteur. Le système DieselFlex ne le fait pas. Il est totalement indépendant. Il profite de la turbocompression et de la température des gaz d'échappement.

**M. Blake Richards:** D'accord. Comment fonctionne le processus de conversion? Qu'est-ce qu'il implique? Quel est le coût?

**M. Cameron Stewart:** Le coût variera habituellement entre 3 000 \$ et 5 000 \$. La principale variable est la taille du réservoir de propane que vous ajoutez au véhicule. Pour les deux systèmes, le GPL se trouve entre le filtre à air et le turbocompresseur. Il se mélange à l'air et se rend donc au moteur avec l'air, tandis que le carburant diesel suit le circuit d'injection habituel.

● (0940)

**M. Blake Richards:** Les constructeurs songent-ils maintenant à fabriquer des véhicules qui intégreraient déjà cette technologie, à l'utiliser dès le début pour éviter une conversion ultérieure?

**M. Cameron Stewart:** Le seul que je connais est Cummins, qui a annoncé récemment, je crois, qu'il allait utiliser cette technologie sur ses moteurs industriels stationnaires, les moteurs très puissants, qui sont habituellement utilisés pour produire de l'électricité dans des sites éloignés. Je crois que ce sera disponible dans quelques années.

**M. Blake Richards:** Pourquoi envisage-t-on seulement cette application et qu'on ne songe pas à l'utiliser autrement dans des véhicules?

**M. Cameron Stewart:** Du point de vue des constructeurs, je ne sais pas exactement. Nous fournissons cette technologie pour les applications stationnaires et pour les équipements routiers et non routiers. Nous installons cette technologie sur de l'équipement agricole, des tracteurs diesel, des tracteurs routiers, des autobus de passagers. Le groupe TYT, au Québec, a quelques véhicules sur la route. C'est peut-être plus aisé d'installer un réservoir au propane sur un équipement stationnaire. Il est parfois un peu difficile d'ajouter un réservoir au propane sur un véhicule routier.

**M. Blake Richards:** Le ravitaillement constitue-t-il un obstacle? Vous avez deux réservoirs différents, et vous devez remplir les deux et l'injection se fait à partir du réservoir que vous utilisez. Est-ce exact? Est-ce de cette façon que les choses fonctionnent pour ce qui est du ravitaillement?

**M. Cameron Stewart:** C'est exact. Vous devez remplir le réservoir diesel et le réservoir au propane sur ce véhicule.

Pour ce qui est du ravitaillement, lorsque vous ajoutez le système GPL Autogas, vous rencontrez quelques-uns des problèmes dont nous avons parlé, si vous convertissez un moteur à essence pour qu'il fonctionne exclusivement au GPL.

**M. Blake Richards:** Qu'en est-il des réparations mécaniques, de l'entretien, ce genre de chose? Les mécaniciens doivent-ils avoir d'autres accréditations? J'imagine que oui. Est-ce un obstacle qui empêche les gens d'utiliser cette technologie, de se convertir à cette technologie? Est-ce une des raisons pour lesquelles les constructeurs ne s'y intéressent pas, parce que les coûts d'entretien et de réparation sont élevés? Ou est-ce difficile de trouver des mécaniciens accrédités?

**M. Cameron Stewart:** Je ne crois pas que ce soit difficile de trouver des mécaniciens. Lorsqu'il s'agit de former ou d'accréditer des mécaniciens qui travailleront sur un système GPL, que ce soit le système DieselFlex ou Dieselblend, un système à injection séquentielle de vapeur ou un système d'injection liquide, il faut pour commencer des mécaniciens automobiles dûment formés. Nous leur donnons une formation sur les principes de fonctionnement du GPL Autogas et ensuite sur l'équipement spécifique qu'ils utilisent dans leur flotte.

L'entretien de l'équipement comporte assurément un coût supplémentaire. En revanche, ces systèmes DieselFlex vous permettent de réaliser des économies de 10 à 15 p. 100. Sur certains gros tracteurs routiers, cela représente beaucoup d'argent. Chacun doit donc tenir compte de sa propre situation et voir s'il est possible de recouvrer les coûts de cet investissement et de cette formation dans un délai raisonnable.

**M. Blake Richards:** Vous avez dit que les coûts de réparation et d'entretien augmentent. Est-ce que ces coûts seraient compensés, ou croyez-vous que vous êtes encore gagnant?

**M. Cameron Stewart:** L'augmentation viendrait de la formation offerte aux mécaniciens pour qu'ils puissent manipuler et entretenir cet équipement, mais je ne crois pas que le coût d'entretien de l'équipement, du moteur en soi soit plus élevé.

**M. Blake Richards:** C'est davantage au niveau de la formation.

La seule autre question que j'ai pour l'instant concerne le propane. Je crois que c'est vous, monsieur Stewart, qui en avez parlé. Je vais vous poser cette question ainsi qu'à M. Mouw, s'il souhaite ajouter quelque chose. Nous avons entendu parler des problèmes que pose le stationnement des véhicules au propane dans les garages souterrains, et ce genre de chose. Je crois que M. Stewart a mentionné qu'il y avait quelques obstacles à cet égard. Est-ce que l'un de vous deux ou tous les deux pouvez nous parler un peu plus de ces obstacles? S'il existe des problèmes de sécurité, avez-vous des preuves que ces véhicules peuvent être stationnés en toute sécurité dans des garages souterrains? Le cas échéant, pourriez-vous nous en faire part? De plus, pourriez-vous nous expliquer le comment et le pourquoi de ces obstacles et nous dire de quelle façon ils seraient éliminés?

• (0945)

**M. Cameron Stewart:** Dans le cadre de nos opérations, nous nous entretenons constamment avec les responsables de flottes de véhicules au sujet des avantages et des inconvénients de convertir leurs véhicules pour qu'ils fonctionnent au GPL Autogas. Dans certaines municipalités, les entreprises de messagerie font des livraisons et doivent utiliser des passages souterrains à cette fin. L'un des obstacles qu'elles rencontrent, c'est qu'elles ne peuvent introduire un véhicule au propane dans ces endroits.

Si un réservoir au propane est rempli à 80 p. 100, c'est tout à fait sécuritaire d'aller dans ce type d'environnement. Tant que le réservoir n'est pas trop plein, la ventilation ne pose aucun problème. Il n'y a aucune raison pour laquelle le produit prendrait de l'expansion et s'échapperait du réservoir. Alors, si les gens utilisent les clapets de remplissage qui sont disponibles depuis le milieu des années 1990, il n'y a aucune raison, du point de vue de la sécurité, d'interdire de stationner ces véhicules dans des garages souterrains.

**Le président:** Je dois vous arrêter ici. Je suis désolé.

Avant que je donne la parole à M. Sullivan, a-t-on adopté, aux États-Unis, des règles et des règlements qui s'appliquent au propane et au gaz naturel? Notre défi consiste entre autres à trouver des façons de réduire les obstacles à l'utilisation de ces produits. Les règlements seraient-ils les mêmes pour le propane et le gaz naturel, ou faudrait-il faire des ajustements pour chacun de ces carburants?

**M. Todd Mouw:** Je crois qu'il y a quatre règlements qui sont les mêmes, mais les principes de fonctionnement du propane et du gaz naturel sont un peu différents. Le propane se situe habituellement autour de 200 psi alors que le gaz naturel est à 3 000 psi ou plus. Le propane est plus lourd que l'air et se dépose. Le gaz naturel s'évapore, mais s'élève plus haut. Il y a donc des précautions particulières à prendre dans chaque cas, mais on pourrait discuter de la réglementation en commençant par les points qu'ils ont en commun, puis en examinant les différences, et concevoir une politique qui tienne compte de ces différences particulières.

Aujourd'hui, certains États américains autorisent les véhicules au gaz naturel dans les tunnels, mais pas les véhicules au propane. Je ne sais pas pourquoi. C'est une question d'éducation. Par exemple, dans l'État de New York, on ne permettait pas la circulation des véhicules

au propane dans les tunnels. On le fait maintenant parce que nous avons fourni de la documentation aux autorités pour montrer que c'est sécuritaire et que l'interdiction de ces véhicules n'est pas justifiée.

**Le président:** Très bien. Je crois que ce serait utile au comité d'avoir cette information.

**M. Todd Mouw:** Bien sûr. Ce sera un plaisir de vous la faire parvenir.

**Le président:** Merci.

Monsieur Sullivan, nous vous écoutons.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci à nos invités.

Je vais adresser la plupart de mes questions à M. Clark.

J'ai reçu la visite de certains représentants de Postes Canada. Dans ma circonscription, on vient de regrouper tous les centres de distribution à un seul endroit. Il s'agit d'un site de 10 acres. Tout le tri se fait à cet endroit, et tout le courrier sortant part de là — et le courrier entrant y arrive, je crois. J'ai reçu la visite de ces représentants de Postes Canada, et ils m'ont dit entre autres que tous les véhicules seraient électriques, ce qui n'est pas le cas. Ce sont tous de très petites camionnettes postales, des véhicules à essence, à ma connaissance. Je me demande pourquoi ce ne sont pas des véhicules électriques.

Ma deuxième question est la suivante: pourquoi devez-vous payer 300 p. 100 de plus à l'achat d'un véhicule électrique, alors qu'un citoyen ordinaire paie environ 50 p. 100 de plus?

Troisièmement, pourquoi avez-vous besoin d'une installation de recharge commerciale alors que vous avez des routes de 50 kilomètres? La plupart des véhicules vont rouler pendant 90 kilomètres et reviennent tous à la même base. Avez-vous installé des bornes de recharge à ce nouveau site?

Je suis désolé. Ce sont beaucoup de questions.

**M. Steve Clark:** Il y en a beaucoup.

Tout d'abord, je ne sais pas qui vous aurait dit que tous les véhicules seraient électriques. Évidemment, nous n'avons pas...

**M. Mike Sullivan:** C'étaient les porte-parole de Postes Canada qui m'ont rendu visite.

**M. Steve Clark:** C'est faux, puisque notre flotte de véhicules électriques est beaucoup plus petite que cela à l'heure actuelle.

Je ne crois pas que nous ayons besoin de bornes de recharge commerciales, et ce n'est pas ce que je voulais dire. Si l'industrie dans son ensemble devait adopter plus de véhicules électriques, il faudrait des bornes de recharge, parce que beaucoup de gens, tout comme moi, font plus de 80 ou 90 kilomètres pour se rendre au travail et en revenir. Le temps froid, les bouchons de circulation, la chaleur, les essuie-glaces, les phares, ce sont tous des éléments qui augmentent la consommation d'électricité. Personnellement, ce serait presque impossible pour moi de me rendre au travail et de revenir chez moi.

Je voulais donc dire que les bornes de recharge commerciales seraient pour le grand public, pas vraiment pour Postes Canada. Vous avez raison: nos trajets sont d'environ 50 kilomètres par jour, ce que font aujourd'hui les véhicules électriques, et ils le font très bien. Vous avez mentionné une chose au sujet du coût d'achat pour le consommateur...

• (0950)

**M. Mike Sullivan:** La Chevrolet Volt...

**M. Steve Clark:** ... d'un véhicule électrique qui est deux fois...

**M. Mike Sullivan:** La Chevrolet Volt, par exemple, un véhicule électrique, est 50 p. 100 plus chère, au lieu de...

**M. Steve Clark:** Nous n'utilisons pas d'automobile, alors tout ce que je peux vous dire, c'est que les véhicules commerciaux que nous achetons — peut-être parce qu'on n'y a pas investi autant que dans la Chevrolet Volt... Il n'y a pas beaucoup d'utilisateurs de gros véhicules électriques commerciaux. C'est peut-être la raison pour laquelle la technologie est coûteuse pour l'instant et, évidemment, plus le véhicule est gros, plus la batterie doit être grosse, plus vous ajoutez du poids, et ainsi de suite.

Alors, honnêtement, je ne sais pas...

**M. Mike Sullivan:** Même les constructeurs d'autobus ne disent pas que c'est 300 p. 100 de plus...

**M. Steve Clark:** C'est trois fois plus, oui.

**M. Mike Sullivan:** ... pour un autobus urbain. Ils disent qu'il en coûte environ 50 à 75 p. 100 de plus pour construire un autobus électrique que pour utiliser des autobus diesel. Je me demande donc pourquoi c'est 300 p. 100 plus coûteux pour Postes Canada. J'imagine que c'est parce que personne ne construit encore ces véhicules.

**M. Steve Clark:** Eh bien, est-ce que 300 p. 100 est la même chose que trois fois?

**M. Mike Sullivan:** Oui.

**M. Steve Clark:** D'accord. Cela me paraissait beaucoup.

**M. Mike Sullivan:** C'est beaucoup.

**M. Steve Clark:** Prenons, par exemple, le eStar, un des véhicules électriques à batterie que nous avons achetés récemment. Il s'agit d'un camion électrique de classe 2c-3. Il ressemble beaucoup au fourgon de livraison de colis. Le prix de détail de ce véhicule, avant modification, est de 150 000 \$ américains. C'est le prix courant de cette technologie aujourd'hui. Le fourgon équivalent, que ce soit pour UPS, Postes Canada, ou Purolator, coûterait aux alentours de 45 000 à 50 000 \$.

**M. Mike Sullivan:** Mais les petits véhicules que vous utilisez présentement sur la route ne sont pas... La flotte a été remplacée complètement dans ma circonscription; il n'y a plus de fourgons de livraison. Il y a plutôt les petits...

**M. Steve Clark:** Transit Connect?

**M. Mike Sullivan:** ... fourgons Transit. Est-ce qu'ils coûtent 300 p.100 de plus?

**M. Steve Clark:** Oui, c'est à peu près la même chose. Je crois que le Transit Connect de Ford... Je ne sais pas exactement quel est son prix sur le marché, mais il nous coûte environ 65 000 \$.

**M. Mike Sullivan:** Pour chaque véhicule?

**M. Steve Clark:** C'est à peu près ce qu'il nous coûte.

**M. Mike Sullivan:** Et un véhicule électrique coûterait combien?

**M. Steve Clark:** Non, c'est un véhicule électrique.

**M. Mike Sullivan:** C'est un véhicule électrique? Il ne coûte donc pas 150 000 \$.

**M. Steve Clark:** Non, non, c'est le eStar, le gros camion.

**M. Mike Sullivan:** Très bien. D'accord.

Je crois que Mme Chow a aussi une question à vous poser.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Lorsque les boutiques sont regroupées, les chauffeurs doivent se rendre au

centre-ville, dans mon cas; à cause des bouchons de circulation, ils reçoivent des contraventions et laissent fonctionner leur moteur au ralenti, ce qui entraîne une plus grande consommation de carburant.

Avez-vous calculé l'impact du regroupement des boutiques sur la consommation de carburant, le coût des billets de stationnement, etc.?

**M. Steve Clark:** Je dois dire que je ne suis vraiment pas en mesure de répondre à la question, car je n'ai pas effectué les calculs nécessaires.

**Le président:** Merci.

Monsieur Holder.

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

J'aimerais aussi remercier nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Clark, vous avez parlé de quelques endroits au Canada où vous avez des sites pour alimenter vos véhicules en carburant. Vous avez mentionné que London était l'un d'entre eux.

Dans ma collectivité, combien de véhicules sont alimentés par autogas?

**M. Steve Clark:** En fait, à London, le dépôt 5 de Waterman Avenue est la seule installation au Canada qui possède des véhicules équipés pour fonctionner au gaz naturel. Nous avons 10 véhicules Ford Transit Connect à London. Nous avons choisi cet endroit, car on l'a utilisé, il y a quelques années, pour effectuer des expériences sur le gaz naturel. Il était donc plus facile d'utiliser les installations déjà existantes et d'en ajouter d'autres. Il y a donc 10 véhicules.

**M. Ed Holder:** Il y a une chose qui me préoccupe: on vous a demandé plus tôt si vous envisagiez d'effectuer la transition vers un seul type de carburant. Vous avez répondu que vous ne vouliez pas mettre tous vos oeufs dans le même panier. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, l'essence était la seule option — et cela revenait vraiment à mettre tous ses oeufs dans le même panier.

Toutefois, j'aimerais savoir pourquoi, si cette source de carburant fonctionne si bien dans les véhicules que vous avez convertis, vous ne les convertissez pas tous?

**M. Steve Clark:** Parlez-vous du gaz naturel, du propane ou de n'importe lequel?

**M. Ed Holder:** N'importe lequel. Choisissez-en un.

**M. Steve Clark:** D'accord.

Encore une fois, comme je l'ai dit, il existe plusieurs technologies, et on les utilise dans différents systèmes. Le gaz naturel comprimé, par exemple, a des problèmes liés aux plages, comparativement au propane. Cela n'a pas nécessairement de répercussions sur un grand nombre des itinéraires de 50 kilomètres de Postes Canada. Mais si quelqu'un voulait exploiter un service de navette entre deux endroits, il devrait transporter une très grande quantité de gaz naturel comprimé pour parcourir la même distance qu'avec un carburant différent. Je ne fais qu'expliquer pourquoi nous utiliserions différents carburants à différents endroits.

Lorsque vous parlez de mettre tous nos oeufs dans le même panier, vous avez raison, car il n'y a pas si longtemps, l'essence et le diesel étaient les seules options et nous n'avions pas vraiment le choix. Mais le propane et le gaz naturel ont effectué un retour dans les années 2000. Je pense que nous avons vécu la même situation il y a 20 ou 25 ans. En effet, dans les années 1980, le propane était extrêmement populaire. Tout le monde l'utilisait et nous effectuions toutes les conversions nécessaires. Cela a duré quelques années et l'engouement a diminué. Nous avons perdu une partie de la R-D et certaines autres choses.

Donc, si nous convertissions la totalité de notre parc à l'une de ces technologies émergentes, et qu'au bout du compte elle n'avait pas le succès escompté, nous nous retrouverions le bec dans l'eau.

• (0955)

**M. Ed Holder:** Merci. Je comprends cela.

Monsieur Mouw, vous avez piqué mon intérêt lorsque vous avez parlé du propane en Amérique du Nord, que vous l'avez qualifié de ressource nationale, et que vous avez ajouté que nous n'avions pas besoin de l'acheter de pays où la population ne nous portait pas dans son coeur. Je présume que vous aimez probablement le pétrole éthique de l'ouest du Canada pour les mêmes raisons.

J'aimerais donc poser une question à M. Stewart. Vous avez parlé des trousse de conversion. C'est votre domaine; vous les utilisez pour adapter vos parcs. J'essaie de m'imaginer comment vous les rendez accessibles aux particuliers. Vos trousse de conversion sont-elles transférables? Je pense que c'est probablement l'un des obstacles auxquels une personne pourrait faire face, car si je prenais mon véhicule actuel et que j'investissais de 3 000 à 5 000 \$ dans un véhicule que je louerais de trois à quatre ans, cela ne serait pas avantageux pour moi. Mais si je voulais posséder ce véhicule et prévoyais le garder pendant cinq ans et que je voulais ensuite acheter quelque chose de nouveau, pourrais-je convertir cette trousse? Pourrais-je l'utiliser sur mon deuxième véhicule? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Cameron Stewart:** Vous pourriez certainement transférer certaines parties de la trousse. Sur une conversion de 5 000 \$, le réservoir d'essence représente de 1 200 à 1 500 \$. Il a une durée de vie très longue et peut sûrement se transférer d'un véhicule à l'autre. Toutefois, vous ne pourriez probablement pas convertir ou transférer le faisceau, mais vous pourriez transférer certaines autres pièces. De mémoire, je dirais que vous pourriez transférer de 40 à 50 p. 100 des pièces d'un véhicule à un autre.

**M. Ed Holder:** Et je présume que les frais d'installation sont en surplus.

Si un consommateur souhaitait acheter un véhicule et possédait déjà un véhicule équipé d'un réservoir d'essence comparable, j'aimerais savoir s'il devrait garder cette trousse, ou s'il gagnerait à acheter une nouvelle trousse.

**M. Cameron Stewart:** Je pense qu'il faudrait aussi tenir compte de la valeur de revente. J'appelle mon véhicule un tribride, car il fonctionne à l'essence, à l'électricité et au gaz de pétrole liquéfié autogas. Lorsque j'envisagerai d'en acheter un nouveau, je devrai tenir compte de cela si je décide de le vendre. Vais-je obtenir un meilleur prix parce que l'équipement est déjà installé? Si c'est le cas, alors il est probablement avantageux de le garder et d'ajouter de nouvelles pièces d'équipement sur le prochain véhicule.

**M. Ed Holder:** Monsieur le président, vous ou l'un des témoins avez mentionné que l'un des problèmes concernait les règlements. Je pense que les témoins en ont parlé.

S'ils croient qu'il existe des modifications réglementaires que le gouvernement fédéral est en mesure de mettre en oeuvre, j'aimerais qu'ils envisagent de nous les faire parvenir par votre entremise. Merci.

Merci à nos témoins.

**Le président:** Madame Morin.

[Français]

**Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD):** Mes commentaires s'adressent davantage à M. Stewart.

Voici ce que dit votre recommandation 6: « Autoriser les véhicules fonctionnant avec un carburant de remplacement produisant moins de gaz à effet de serre à rouler dans les voies réservées aux véhicules multioccupants [...] » Je trouve ça très créatif; c'est la première fois que j'entends parler de ça. C'est une bonne idée de proposer une telle chose, mais je me demande comment on fait pour reconnaître ces véhicules.

De ce que j'ai compris jusqu'à maintenant, ces véhicules ne sont pas reconnaissables à l'oeil nu. Quels sont les plus écologiques et qui produisent moins de gaz à effet de serre? Faut-il demander aux agents routiers de retenir par coeur toutes les marques d'automobile pouvant produire moins de gaz à effet de serre? Je vois mal comment on pourrait le faire. J'aimerais que vous m'éclairiez là-dessus. Pour moi, c'est une bonne idée, mais je vois mal comment elle peut être applicable.

[Traduction]

**M. Cameron Stewart:** Je suis d'accord avec vous.

Pour pouvoir mettre en oeuvre une mesure de ce genre, je pense que vous devriez installer une sorte de dispositif d'identification sur le véhicule. De cette façon, lorsque le véhicule serait immatriculé, il se qualifierait ou non dans cette catégorie. Il faudrait identifier le véhicule, que ce soit à l'aide d'un autocollant sur la plaque d'immatriculation, d'une plaque de couleur différente ou d'un dispositif qui permettrait aux personnes qui font respecter ces règlements de voir que le véhicule est autorisé à circuler dans ces voies, car il est alimenté par des carburants de remplacement.

• (1000)

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** D'accord. Il faudrait peut-être travailler un peu à la décoration. C'est peut-être facile à copier; je ne le sais pas.

Dans votre recommandation 7, vous dites qu'il faudrait « [a]llouer des fonds pour la formation des centres de conversion et du personnel ». De quoi parlez-vous exactement? À quelles fins voulez-vous obtenir des fonds? Est-ce pour des infrastructures, des enseignants? De combien d'argent auriez-vous besoin pour ces centres?

[Traduction]

**M. Cameron Stewart:** Je n'ai pas de nombre précis en tête. Nous parlons d'une modification du paradigme de l'industrie, et ce qui vient en premier, l'oeuf ou la poule, y compris le fait de mettre en place une infrastructure décente dans certains environnements pour que les gens puissent convertir leur véhicule si on les y incite.

Par exemple, l'Alberta subit actuellement une pénurie de centres d'installation. Nous avons des parcs qui souhaitent fortement se convertir à cette technologie, mais nous avons besoin d'un plus grand nombre de centres d'installation qualifiés. Les exploitants de ces centres ont parfois de la difficulté à déterminer s'il est rentable d'investir dans ce domaine.

Il existe peut-être déjà du financement dont je ne suis pas au courant, alors veuillez pardonner mon ignorance, mais je constate seulement que le marché a besoin de mesures incitatives pour faciliter la conversion à l'autogas.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** J'aimerais poser une dernière question sur les stationnements souterrains. M. Mouw peut aussi répondre.

Quel est le nombre exact d'accidents, quels qu'ils soient, survenus dans les dernières années? Vous dites que des technologies ont été mises au point pour améliorer le système et que c'est moins dangereux. Je voudrais savoir s'il y a réellement eu des accidents. Si oui, qu'est-ce qui s'est passé?

[Traduction]

**M. Todd Mouw:** Je ne peux pas vous donner de chiffres, mais ce que je peux dire, comme M. Stewart l'a mentionné, c'est qu'avec l'installation des dispositifs de prévention des trop-pleins sur ces réservoirs, vous ne pouvez pas les remplir à plus de 80 p. 100. Si vous ne pouvez pas les remplir à plus de 80 p. 100 de leur capacité, vous éliminez donc les accidents causés par les trop-pleins.

Il est évident que des accidents impliquant ces véhicules se produisent tous les jours, mais aux États-Unis, nous n'avons jamais de problèmes provoqués par le trop-plein des réservoirs de véhicules dans les garages souterrains.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** À 100 %?

[Traduction]

**M. Todd Mouw:** Il ne faut jamais dire jamais.

[Français]

**Mme Isabelle Morin:** Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

J'ai quelques commentaires, et je pense que cela terminera notre discussion.

Postes Canada pourrait-elle nous présenter un portrait de son parc pour les cinq prochaines années et nous dire combien de véhicules pourraient fonctionner au propane? Quel mélange prévoyez-vous avoir à l'avenir? Je ne vous demande pas une réponse aujourd'hui, mais si vous pouviez l'envoyer au comité par écrit, nous vous en serions reconnaissants.

**M. Steve Clark:** D'accord.

**Le président:** Il s'agit d'une discussion intéressante. Notre famille travaille dans le domaine du propane depuis 35 ans. Je trouve inusité ou même bizarre que le propane ne soit pas devenu un carburant de remplacement il y a 20 ans, et qu'on commence seulement à y songer. Je ne sais pas si c'est attribuable à l'industrie qui a raté une occasion ou à la négligence des consommateurs, qui n'ont pas cherché à obtenir quelque chose de mieux ou de différent.

Vous vous mesurez évidemment, en ce moment, à un grand nombre d'autres carburants de remplacement. Étant donné que vous êtes sur le marché depuis si longtemps, je trouve presque regrettable que vous n'avez pas plus de visibilité.

Si vous avez des commentaires à ce sujet, allez-y.

• (1005)

**M. Todd Mouw:** Je suis d'accord avec vous. Pour parler franchement, je pense qu'il s'agit de négligence de la part de la population et du secteur privé. En effet, au cours des 30 à

50 dernières années, contrairement à ce qui s'est produit ailleurs dans le monde, le coût peu élevé des carburants traditionnels, par exemple, l'essence et le diesel, ne nous a pas forcés à chercher des solutions de rechange.

Il est également vrai que nous oeuvrons dans le domaine depuis longtemps, mais la technologie doit évoluer pour appuyer les flottes comme celles de Postes Canada, afin de veiller à ce que cela représente un choix logique. J'ai travaillé chez Ford; l'entreprise produisait des véhicules électriques dans les années 1910 et aujourd'hui, 100 ans plus tard, nous n'avons pas vraiment accompli de progrès dans ce domaine.

Je pense donc qu'il s'agit d'établir un partenariat public-privé et de veiller à ce que nous utilisions les ressources dont nous disposons en Amérique du Nord.

**Le président:** Le gaz naturel fournit-il la même puissance de propulsion que le propane?

**M. Todd Mouw:** Habituellement, il en fournit un peu moins. Toutefois, il s'est amélioré avec les années. Autrefois, on constatait une diminution importante dans le nombre de chevaux-puissance et le couple, mais maintenant, la différence atteint probablement 10 p. 100. Par contre, les chevaux-puissance et le couple ne sont pas très importants dans les véhicules de flottes. Mais on constate certainement une diminution de puissance comparativement à l'injection de propane liquide.

**Le président:** Merci.

Nous vous sommes reconnaissants de votre contribution aujourd'hui. Le temps qui nous a été imparti est un peu limité, mais si vous pouviez nous fournir les renseignements demandés aussitôt que possible, nous vous en serions très reconnaissants.

Merci beaucoup.

Nous allons prendre une pause de deux minutes, et ensuite, nous allons nous occuper d'un projet de loi émanant d'un député; il s'agit d'ailleurs d'un excellent projet de loi.

• (1005)

(Pause)

• (1010)

**Le président:** Un peu de silence, s'il vous plaît. Nous sommes prêts à commencer.

Nous sommes saisis du projet de loi C-321. Il s'agit de mon projet de loi; j'ai vérifié auprès du greffier, et à notre connaissance, on n'a pas proposé de modifications ou de témoins.

La dernière fois, j'ai comparu en tant que témoin, mais puisque rien n'a changé et qu'il n'y a eu aucune modification au projet de loi, je vais continuer à présider la réunion. Si vous jugez qu'il y a un conflit d'intérêts, faites-le-moi savoir et je me désisterai.

L'ordre de renvoi est Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque). Nous allons procéder article par article, mais je vais ouvrir la discussion.

Madame Chow.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le président, je veux vous remercier de votre ténacité et de votre détermination à nous présenter ce projet de loi. Nous en sommes enfin saisis. C'est important, surtout pour les personnes handicapées, les personnes âgées qui ne peuvent pas avoir accès aux bibliothèques ou celles qui vivent dans les régions rurales du Canada et un grand nombre de petites villes. Il est important d'être en mesure de recevoir de la documentation par la poste. J'imagine que lorsqu'un livre est livré par la poste, c'est un peu comme si c'était Noël.

Ce n'est pas seulement important pour les petites villes — même si je présume que c'est essentiel dans le cas de certaines petites collectivités —, mais aussi pour la ville de Toronto, car le tarif postal réduit entraînera des économies de l'ordre de 26 000 \$, là-bas. Ce n'est pas beaucoup d'argent pour une grosse bibliothèque comme celle de la ville de Toronto, mais...

**L'hon. Denis Coderre:** J'invoque le Règlement. S'agit-il d'obstruction positive?

**Mme Olivia Chow:** Non.

**L'hon. Denis Coderre:** Ce sont ses 15 minutes de gloire, bon sang!

**Mme Olivia Chow:** J'ai presque terminé.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Olivia Chow:** La raison pour laquelle j'ai mentionné les 26 000 \$, c'est que je me suis rendue à ma bibliothèque de Toronto et j'ai demandé à connaître les économies réalisées, et c'est le montant qu'on m'a donné.

J'appuie le projet de loi C-321 et je pense qu'il est très important.

**Le président:** Monsieur Coderre.

**L'hon. Denis Coderre:** Passons aux questions.

**Le président:** Monsieur Poilievre, on veut connaître votre avis.

**M. Pierre Poilievre:** Merci, monsieur le président.

Je souhaitais seulement proposer, avec le consentement unanime, une motion selon laquelle vous êtes une personne remarquable.

**Des voix:** Oh, oh!

**Une voix:** Avec dissidence.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Rappelez-vous que la journée n'est pas terminée.

On nous a beaucoup appuyés, et je suis reconnaissant. Nous allons procéder article par article.

(Les articles 1 à 3 inclusivement sont adoptés.)

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Puis-je faire rapport du projet de loi à la Chambre?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Merci.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Cela dit, merci beaucoup. À mardi.

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>