



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 038 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 17 mai 2012

Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 17 mai 2012

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous.

Je vous souhaite la bienvenue à la 38^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions les technologies de transport novatrices.

Nous accueillons aujourd'hui un représentant de l'Association canadienne du gaz...

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Je fais un simple rappel au Règlement. Je me demande pourquoi, dans le projet d'ordre du jour qui nous est proposé, la motion déposée mardi dernier n'apparaît pas. Il me semble que les débats n'étaient pas terminés. M. Coderre, entre autres, voulait prendre la parole à ce sujet. Pour ma part, j'avais un amendement à proposer. Or il semble que cela ait été complètement évacué de l'ordre du jour. J'aimerais obtenir une explication, s'il vous plaît.

[Traduction]

Le président: Lorsqu'une motion est déposée — ce qui a été fait à la dernière séance —, elle n'est pas réinscrite à l'ordre du jour. Cela signifie simplement que la motion a été soumise. Nous pouvons en discuter au moment qui vous conviendra. Nous n'inscrivons pas la motion à l'ordre du jour après son dépôt; nous ne le faisons que lorsqu'elle est présentée pour la première fois. Si vous le voulez, à la fin de la séance, nous pourrions discuter de la motion. Ou nous pouvons le faire maintenant, si vous préférez. Mais elle est considérée comme étant à l'ordre du jour tant que nous n'en débattons pas.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord, merci.

Si la chose est possible, j'aimerais qu'on puisse terminer la discussion qu'on avait eue à ce sujet. Il me semble avoir compris que vous alliez reconnaître les droits de parole déjà inscrits sur votre liste. Je crois que c'est M. Coderre le prochain intervenant.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): J'invoque le Règlement.

M. Merv Tweed: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: M. Aubin n'a pas le droit de mettre la motion à l'ordre du jour. Premièrement, on ne peut pas aborder une motion pendant un rappel au Règlement. Alors, ce n'est pas possible.

Le président: Avant que je vous donne la parole, il a bel et bien invoqué le Règlement. Je lui ai permis de s'exprimer sur son rappel

au Règlement, puis il a soulevé la question de la motion. Il était en droit de le faire.

M. Pierre Poilievre: Il ne figure pas sur la liste des intervenants.

Le président: Il a déposé la motion à la dernière séance et, à tout moment durant une séance du comité, il peut demander que cette motion fasse l'objet d'une discussion. C'est son droit à titre de membre. C'est la règle.

Madame Michaud.

[Français]

Mme Élane Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Je propose qu'on discute de la motion amendée qui a été présentée à la fin de cette séance de comité. On pourrait laisser les gens témoigner en premier, mais réserver un minimum de 15 minutes, peut-être même une demi-heure, pour discuter de la motion à la fin de la présentation.

[Traduction]

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Je pense qu'il faut entendre les témoins. Alors, je propose l'ajournement de ce débat, mais qu'à la prochaine rencontre, on le mette en premier à l'ordre du jour et qu'on règle les deux motions. Il y a deux motions et il faut en traiter. Aujourd'hui, qu'on entende les témoins, mais à la prochaine rencontre, dès le début, que les témoins soient au courant qu'on commencera par les deux motions. Pour l'instant, je propose l'ajournement de la discussion sur la motion et qu'on entende les témoins.

[Traduction]

Le président: En fait, cette proposition doit être débattue, car il s'agit d'une condition qui est assortie à la motion. M. Coderre a proposé que la discussion sur la motion soit le premier point à l'ordre du jour de la prochaine séance. En raison de cette condition, la proposition doit faire l'objet d'un débat. S'il s'agissait tout simplement de mettre fin au débat, alors il n'y aurait pas lieu de débattre la proposition.

Êtes-vous d'accord... Monsieur Aubin, est-ce que cela vous convient?

[Français]

M. Robert Aubin: Bien sûr.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Nous devons voter sur la proposition de M. Coderre, qui consiste essentiellement à suspendre le débat sur la motion et à tenir ce débat au tout début de la prochaine séance.

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci.

Revenons à nos invités; je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Nous accueillons M. Timothy Egan, président-directeur général de l'Association canadienne du gaz; Mme Alicia Milner, présidente de l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel; et M. Tim Sanford, de Compression Technology Corporation.

Bienvenue.

Je suis sûr que vous connaissez la procédure. Monsieur Egan, si vous voulez bien commencer; nous passerons aux questions des membres du comité par la suite.

• (0855)

M. Timothy Egan (président-directeur général, Association canadienne du gaz): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs, de me donner l'occasion de m'adresser à vous.

[Français]

Je vais faire ma présentation en anglais, parce que mon français n'est pas très bon, mais vous pourrez me poser des questions en français.

[Traduction]

Mon exposé portera sur le gaz naturel et son utilisation dans les transports au Canada. Vous devriez tous avoir sous les yeux une copie de la présentation PowerPoint.

La première diapositive présente l'élément sur lequel est centrée mon industrie, à savoir le client. Nous sommes un réseau d'entreprises de distribution situées partout au pays qui livre du gaz naturel à quelque 6,3 millions de clients au Canada.

Actuellement, le gaz naturel comble environ 30 p. 100 des besoins en énergie des utilisateurs finaux au pays. Peu de gens savent que ce pourcentage est supérieur à la part qu'occupe l'électricité à l'échelle nationale. Nous croyons que, dans l'avenir, il y aura des débouchés importants en ce qui a trait à l'utilisation du gaz naturel dans les foyers et dans les entreprises, en étroite combinaison avec des énergies de remplacement — comme des sources d'énergie renouvelables — ou avec des réseaux énergétiques de quartier, ou encore conjointement avec des systèmes de production combinée électricité-chaleur pour une utilisation accrue du gaz naturel dans la production d'électricité et, surtout — ce qui est pertinent dans le cadre de mon exposé — dans les transports.

Le diagramme à droite de la diapositive fournit une ventilation de l'utilisation du gaz naturel au Canada.

J'ai mentionné que les entreprises membres de mon association se trouvent du côté de la distribution dans la chaîne de valeur du gaz naturel. Nous comptons quelque 6,3 millions de clients, et, selon nos estimations, cela représente de 20 à 25 millions de Canadiens d'un océan à l'autre. L'industrie de la distribution du gaz est en plein essor. L'association représente aussi les entreprises de transport de gaz naturel, les fabricants et les fournisseurs. Vous voyez ici une carte indiquant l'emplacement des entreprises dans le pays.

La diapositive suivante porte sur le produit et ses caractéristiques. Notre travail consiste en grande partie à essayer d'expliquer ces caractéristiques aux Canadiens. Voilà les sept points que nous faisons ressortir. Il s'agit d'une ressource canadienne. Elle est abondante. On disait qu'il y avait des réserves de gaz naturel pour 30 ans, mais de nouvelles découvertes nous portent à croire qu'on disposerait de plus de 100 années de réserves en sol canadien. De plus, cette ressource est abordable, et elle continue de l'être, malgré la fluctuation du prix du gaz naturel au cours des dernières

décennies. Aujourd'hui, le prix est à un plancher historique, de sorte que le gaz naturel est encore plus abordable que jamais. C'est une source d'énergie propre. Elle produit moins d'émissions que les autres combustibles fossiles, et, comme il est facile de la combiner avec d'autres technologies et qu'elle est polyvalente et efficace à l'utilisation finale, c'est une source d'énergie très propre.

J'ai parlé de sa polyvalence. Sans interruption, depuis des décennies, le gaz naturel constitue une source d'énergie fiable. Enfin, la caractéristique la plus importante, c'est qu'il est sécuritaire. La sécurité est la priorité de toute l'industrie du gaz naturel au Canada.

Je vais passer en revue les débouchés que nous avons recensés en ce qui concerne l'utilisation du gaz naturel dans les transports. Il y a d'abord les véhicules routiers urbains moyens et lourds. C'est le segment des véhicules lourds qui offre les possibilités les plus importantes pour l'utilisation du gaz naturel. Le ministère des Ressources naturelles du Canada a dressé un plan qui met en évidence ces possibilités, et c'est d'ailleurs le point de mire de nos activités aujourd'hui. L'utilisation du gaz naturel dans les véhicules lourds permettrait de réduire de 20 à 25 p. 100 le cycle de vie des émissions de carbone. En outre, ce qui suscite de plus en plus d'intérêt, ce sont les économies de carburant qu'on pourrait réaliser grâce au gaz naturel. Si on l'emploie pour une flotte de taille appropriée, le gaz naturel peut réduire les coûts en carburant de 15 à 30 p. 100. Le pourcentage de réduction varie toutefois selon la façon dont le carburant est utilisé, le type de véhicule et d'autres variables semblables.

La diapositive suivante montre un graphique qui illustre les tendances relatives aux véhicules au Canada; on peut voir pourquoi nous axons nos efforts sur les véhicules lourds. Au cours des 20 dernières années, l'utilisation du gaz naturel dans les véhicules lourds s'est accrue de façon marquée. Ce type de véhicule représente environ 4 p. 100 des véhicules routiers, mais produit presque 30 p. 100 des émissions de GES sur les routes du pays. Cette tendance vers une utilisation accrue se poursuit, alors les possibilités de mettre à profit l'abordabilité et la propreté du gaz naturel sont importantes dans ce domaine.

Le secteur des transports offre aussi d'autres débouchés pour le gaz naturel. Dans la diapositive suivante, il est question de l'utilisation du GNL — ou gaz naturel liquéfié — comme carburant marin. Les débouchés dans ce segment se sont multipliés très rapidement au cours des deux ou trois dernières années. Cela tient en grande partie à l'évolution du profil de l'offre et à la baisse du prix qui s'en est suivie. Étant donné qu'on renouvelle les flottes lorsque les moteurs sont mis hors service, le moment est bien choisi pour tirer parti des débouchés qui s'ouvrent pour le gaz naturel dans ce domaine.

La diapositive suivante porte sur le transport ferroviaire et les collectivités éloignées. Il s'agit de deux marchés qui commencent à attirer notre attention. On mène actuellement des discussions avec des sociétés ferroviaires dans le pays concernant la possibilité d'utiliser le gaz naturel comme carburant de remplacement.

• (0900)

À notre avis, les collectivités éloignées offrent des possibilités particulièrement intéressantes. Comme vous le savez tous, le Nord canadien compte des centaines et des centaines de collectivités éloignées. Ces collectivités utilisent habituellement du diesel, qui, très souvent, est transporté jusque là-bas par avion, à un coût énorme. Il arrive souvent, dans le cas des collectivités qui reçoivent une aide du gouvernement fédéral, que le coût du transport soit assumé par les contribuables canadiens. On aurait donc l'occasion de livrer un carburant plus propre et beaucoup plus abordable.

Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, l'un des autres avantages que procure le gaz naturel, c'est sa polyvalence. Il peut être combiné à d'autres technologies, ce qui nous donne l'occasion d'offrir une diversité de services énergétiques aux collectivités du Nord.

Enfin, nous pouvons tirer parti de l'utilisation du gaz naturel à domicile et dans les collectivités. Nous ciblons avant tout le marché des véhicules lourds, mais nous reconnaissons bel et bien que les véhicules légers offrent des possibilités à long terme.

Dans le cas des véhicules personnels, ce n'est pas la technologie qui constitue un problème. Les fabricants d'équipement d'origine — c'est-à-dire les grands fabricants d'automobiles — mettent sur le marché des véhicules novateurs partout dans le monde. Pour l'instant, sur le marché canadien, l'accès à ce type de véhicule est limité, mais la situation pourrait changer à mesure que les choses évoluent dans ce secteur. Pour ce faire, il faut susciter l'intérêt du public et stimuler la demande sur le marché canadien.

Je voudrais mentionner quelques entreprises qui sont parmi les premières à avoir adopté le gaz naturel. Ceux dont la circonscription longe la 401 reconnaîtront peut-être sur la photo de la diapositive 10 un camion de Robert Transport, entreprise de camionnage québécoise, qui a conclu un partenariat avec Gaz Métro et Enbridge Gas Distribution pour utiliser le gaz naturel comme carburant de remplacement pour sa flotte de camions. L'entreprise se donne pour objectif d'utiliser le gaz naturel pour ravitailler 180 camions — et je crois qu'il y en a 50 qui roulent au gaz naturel actuellement —, alors il s'agit d'un projet d'envergure qui est très visible sur un grand corridor de transport au Québec, la Route bleue, comme on l'appelle.

Ensuite, il y a Vedder Transport, en Colombie-Britannique, qui ravitaille sa flotte au GNL, et Waste Management — WMI —, qui collabore avec FortisBC pour gérer une poste de ravitaillement au GNC. Bien entendu, GNC signifie « gaz naturel comprimé ».

J'ai parlé des applications du gaz naturel dans le domaine maritime, et vous avez ici les détails d'un projet qui est en cours et qui consisterait à utiliser le gaz naturel liquide pour faire fonctionner les traversiers au Québec. Il s'agit d'une nouvelle initiative, menée en partenariat avec Gaz Métro, qui touche les traversiers effectuant les traversées du St-Laurent à différents endroits. La livraison des navires est prévue pour le printemps 2013 et pour 2014. Ceux qui connaissent cette région du pays savent qu'il y a beaucoup de va-et-vient entre les rives du St-Laurent, alors les traversiers offrent des débouchés prometteurs. Il ne s'agit pas exclusivement des traversiers du St-Laurent; il y a aussi ceux de la rivière Saguenay et d'ailleurs; bref, les possibilités sont considérables.

Voici un résumé des avantages du gaz naturel: le profil de l'offre s'est amélioré de façon spectaculaire, ce qui a eu pour effet de rendre le gaz naturel encore plus abordable; le bilan en matière de sécurité est exceptionnel, et la sécurité demeure en tout temps la priorité de l'industrie; les avantages sur le plan environnemental, que j'ai déjà soulignés; et, bien sûr, l'infrastructure de gazoducs est l'un des beaux fleurons du réseau.

J'ai fait mention des quelque 6,3 millions de clients. Cela veut dire que nous avons déjà un réseau de distribution étendu à travers le pays. Ce réseau de distribution dépend de l'autoroute de l'industrie du gaz naturel, c'est-à-dire les gazoducs qui distribuent le produit d'un bout à l'autre du pays. Cette infrastructure constitue un énorme atout national, que nous pourrions mieux utiliser à mesure que nous améliorerons notre utilisation de l'énergie.

Parmi les obstacles que nous devons surmonter — et je sais que ma collègue Alicia Milner s'attardera un peu plus sur ce sujet —, il y a l'infrastructure de ravitaillement, la mise de fonds initiale ainsi que les codes et les normes. Nous travaillons sur ces aspects de différentes façons.

Je vais commencer par le bas, à savoir les codes et les normes. La table ronde organisée par le ministère des Ressources naturelles est une première étape importante dans l'établissement de conditions propices à l'évolution du marché. Les travaux à ce chapitre se poursuivent, et je tiens à féliciter le ministère des démarches qu'il a entreprises à cette fin.

En ce qui a trait à la mise de fonds initiale, lorsqu'on envisage d'opter pour le gaz naturel comme carburant, il faut penser au carburant, à la technologie du véhicule et à l'infrastructure. Le carburant est accessible. Dans certains cas, notamment les véhicules lourds, les véhicules appropriés existent. La question est donc de savoir si l'infrastructure de ravitaillement est en place. Les précurseurs que j'ai mentionnés nous aident à aménager cette infrastructure, mais nous devons en faire plus à cet égard.

• (0905)

Nous devrions aussi considérer cela comme une possibilité à l'échelle du continent. Je sais que Alicia Milner fera aussi allusion à cet aspect.

En ce qui concerne le rôle des services publics de distribution du gaz naturel, notre infrastructure de gazoducs représente un atout national extraordinaire. Nous comptons de nombreuses années d'expérience dans le domaine du transport du gaz naturel. Nous avons la capacité de créer des partenariats et d'investir dans de nouveaux projets, et nous sommes intéressés à le faire.

La dernière diapositive est une synthèse, et je vais vous en parler. Je serais ravi de vous fournir davantage de renseignements à ce sujet à une date ultérieure. L'acronyme ETIC correspond à Innovation et technologie de l'énergie Canada. Il s'agit d'une nouvelle initiative de l'ACG qui vise à stimuler les investissements dans des projets de démonstration de nouvelles applications du gaz naturel. Nous croyons que la durabilité énergétique et environnementale repose sur l'efficacité et l'innovation. Les services publics de distribution sont des chefs de file dans ce domaine, et, grâce à ETIC, nous espérons en inciter d'autres à leur emboîter le pas. Les transports forment l'un des quatre secteurs où nous intervenons. Les autres sont les suivants: les systèmes énergétiques communautaires intégrés, le gaz naturel renouvelable et les procédés industriels.

Je voulais simplement souligner cette initiative, et je serais heureux de vous faire parvenir davantage d'information à ce sujet à un autre moment.

Sur ce, monsieur le président, je vous remercie beaucoup. Vous m'excuserez, j'ai le rhume.

Le président: La parole est maintenant à Mme Milner.

Mme Alicia Milner (présidente, Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel): Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui des véhicules au gaz naturel. Je représente l'Alliance canadienne pour les véhicules au gaz naturel. Il s'agit d'une association commerciale nationale sans but lucratif qui encourage une utilisation accrue du gaz naturel pour le bien de l'économie et de l'environnement.

Dans mon exposé, j'aborderai la question du ravitaillement en gaz naturel des véhicules personnels, y compris le ravitaillement à domicile. Je parlerai des obstacles, de l'opportunité d'exploiter le marché et de la façon dont utilisation du gaz naturel pour les véhicules légers rejoint l'objectif à court terme de l'industrie qui est axé sur les véhicules moyens et lourds et sur les autobus; les membres du comité se rappelleront qu'il s'agit là de l'objectif du plan d'action pour le déploiement, et je sais qu'un certain nombre de témoins vous en ont parlé. Enfin, je formulerai trois recommandations pour ce qui est d'encourager une utilisation accrue du gaz naturel dans les transports.

Toutefois, avant d'aborder ces aspects, je voudrais prendre quelques minutes pour parler des transports en général.

Le secteur des transports consomme beaucoup d'énergie. Il représente environ le tiers de toute la consommation énergétique au Canada. Mais, contrairement à tous les autres secteurs de l'économie, il est particulièrement vulnérable parce qu'il n'utilise qu'une seule source d'énergie pour combler 98 p. 100 des besoins en énergie, soit de l'essence à base de pétrole brut. Bien entendu, les normes liées à l'utilisation de carburants renouvelables, comme l'éthanol et le biodiesel, vont changer la donne, mais nous nous trouvons encore dans une situation où nous percevons très peu de changements sur le plan de l'utilisation énergétique et où le consommateur n'a pas d'autre choix, bien qu'on investisse depuis plus de 30 ans dans la recherche sur les technologies et les carburants de rechange.

Pour ce qui est des possibilités qu'offre le gaz naturel, la vraie question qui se pose est la suivante: comment pouvons-nous réussir à transformer le marché? Comment faire en sorte que les changements apportés au marché perdurent dans l'avenir?

Actuellement, au Canada, il y a environ 12 000 véhicules au gaz naturel. Cela représente un dixième de 1 p. 100 du nombre total de véhicules au pays. Aux États-Unis, le taux de pénétration est aussi d'environ un dixième de 1 p. 100: 120 000 véhicules au gaz naturel sur plus de 240 millions de véhicules.

Pourquoi accusons-nous un retard, en Amérique du Nord, alors que nous avons assisté à une hausse incroyable du nombre de véhicules au gaz naturel sur les autres marchés dans le monde? D'abord, il faut comprendre que la majeure partie de la croissance du marché mondial des véhicules au gaz naturel est attribuable à la conversion après-vente, qui pourtant existe en Amérique du Nord depuis plus de 30 ans. Si cette méthode a fait très peu d'adeptes ici, c'est en raison de son coût et de l'absence d'un vaste système de soutien aux consommateurs. Habituellement, la conversion d'un véhicule à essence en véhicule au gaz naturel coûte de 7 500 à 12 000 \$ en Amérique du Nord. Il existe moins de 15 garages autorisés à convertir des véhicules dans tout le Canada, sans compter que nombre de provinces et territoires n'en ont aucun. Comprenez moi bien: la technologie fonctionne très bien, mais les consommateurs ne disposent d'aucun système de soutien, ce qui peut occasionner beaucoup de problèmes, si je me fie à notre expérience dans l'industrie.

La conversion après-vente est certainement rentable dans le cas des flottes qui font beaucoup de kilométrage et de certains consommateurs qui récupèrent leur investissement après moins de trois ans. Vous entendrez après moi l'exposé de Tim Sanford, qui vous expliquera comment une petite entreprise ontarienne a réussi à concrétiser cette idée dans sa localité.

Si la conversion après-vente n'est pas la solution idéale, comment pouvons-nous alors acquérir un véhicule personnel au gaz naturel? Ce qui faciliterait le plus l'acquisition de véhicules personnels au gaz naturel — et qui, du même coup, favoriserait le ravitaillement à domicile —, ce serait d'avoir accès à des véhicules au gaz naturel — ou VGN — d'origine. Pour l'instant, seulement deux modèles de véhicules au gaz naturel seront bientôt offerts sur le marché au Canada. Ces deux véhicules, fabriqués par General Motors et Chrysler, sont des camionnettes destinées à être vendues à des propriétaires de flottes commerciales. Aux États-Unis, GM offre aussi des fourgonnettes, et il y a la Honda Civic au gaz naturel que Tim a mentionnée. Mais la Civic n'utilise que du gaz naturel. Il s'agit d'un véhicule monocarburant. Étant donné que le Canada ne compte que 41 postes de ravitaillement publics, il serait compliqué de posséder un tel véhicule au Canada.

Ensuite, pour ce qui est de la question des importations, si nous voulons importer d'autres véhicules au gaz naturel, nous devons vraiment nous tourner vers des marchés étrangers, par exemple, l'Italie. Toutefois, il faudrait alors apporter beaucoup de modifications aux véhicules pour qu'ils soient conformes aux normes canadiennes, vu que nos normes s'alignent en grande partie sur celles des États-Unis dans ce domaine.

Si les véhicules légers d'origine sont la solution pour stimuler le secteur des transports personnels, pourquoi les constructeurs d'automobiles ne produisent-ils pas plus de modèles destinés au marché nord-américain? En un mot, c'est une question d'infrastructure. Les fabricants doivent voir un réseau étendu de stations-service publiques, de même que des options de ravitaillement à domicile. Ils doivent aussi voir des débouchés sur les marchés canadiens et américains. À elle seule, la production canadienne ne suffit pas à justifier les investissements que représenterait la mise en marché d'autres véhicules au gaz naturel. À mesure qu'on aménage des corridors de postes de ravitaillement pour les véhicules lourds, on pourrait renouveler l'infrastructure de ravitaillement des véhicules personnels. Par exemple, un centre de service sur l'autoroute 401 qui fournit du gaz naturel liquéfié aux camions pourrait également être doté d'une pompe qui fournirait du gaz naturel comprimé aux véhicules de passagers.

En ce qui a trait au ravitaillement à domicile, une initiative majeure est en cours aux États-Unis: des producteurs de gaz naturel, des services publics de distribution et le département de l'Énergie des États-Unis collaborent pour mettre au point un appareil de ravitaillement à domicile de nouvelle génération qui offrirait un débit plus élevé, coûterait moins cher et durerait plus longtemps. Vous l'avez peut-être entendu, mais GE et Chesapeake ont récemment annoncé qu'ils collaboreraient pour mettre sur le marché un appareil de ravitaillement à domicile de nouvelle génération d'ici le milieu de 2013.

●(0910)

Enfin, le dernier élément essentiel, c'est d'avoir la capacité de soutenir les propriétaires de véhicules et de réaliser des projets d'une façon efficiente. Si on compte aussi les véhicules lourds et les autobus, il existe déjà plus de 50 modèles de véhicules du fabricant vendus par des concessionnaires, qui vendent aussi des pièces automobiles et offrent une garantie. De plus, dans le cadre du plan d'action, l'industrie et le gouvernement travaillent déjà conjointement à éliminer les obstacles techniques et à assurer une harmonisation avec les normes américaines, lorsque cela est possible. Au bout du compte, ce renforcement de la capacité aura pour effet d'attirer davantage de consommateurs sur le marché des véhicules personnels au gaz naturel.

Nous croyons que les véhicules personnels au gaz naturel, y compris les appareils de ravitaillement à domicile, seront de plus en plus accessibles à tous les Canadiens. Entre-temps, les projets en cours qui visent à élargir le marché des camions moyens et lourds et des autobus jettent des bases importantes qui faciliteront l'utilisation future des véhicules personnels au gaz naturel.

Pour terminer, j'aimerais formuler trois recommandations en ce qui concerne la façon dont le comité peut encourager une utilisation accrue du gaz naturel dans les transports.

Premièrement, dans le rapport qu'il publiera sous peu, le comité doit insister sur le rôle que peuvent jouer les véhicules au gaz naturel au Canada en tant que technologie de transport novatrice.

Deuxièmement, le comité doit solliciter l'avis des constructeurs d'automobiles pour savoir quelles sont les conditions propices à la fabrication de véhicules au gaz naturel destinés aux marchés canadien et américain.

Troisièmement, dans le cadre de leurs discussions à l'égard des sources d'énergie propres, le Canada et le États-Unis doivent collaborer à la création de corridors nord-sud de ravitaillement en gaz naturel des camions. Cette infrastructure pourrait former la base d'une infrastructure beaucoup plus vaste visant à soutenir les propriétaires de véhicules légers au gaz naturel.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci.

Monsieur Sanford.

M. Tim Sanford (directeur des ventes, Compression Technology Corporation): Je vous remercie beaucoup de me donner l'occasion de m'exprimer.

Je m'appelle Tim Sanford. Je représente Compression Technology Corporation. Notre entreprise est située dans la région de Toronto. Nous sommes le distributeur exclusif au Canada de la gamme de compresseurs BRC FuelMaker. Nous sommes les personnes auxquelles vous feriez appel pour le ravitaillement à domicile en gaz naturel comprimé.

Je vous demanderais de regarder à l'écran; j'ai préparé une présentation que je voudrais passer en revue. Elle contient surtout des images, et je vous donnerai des explications au fur et à mesure.

Je vais vous donner brièvement une idée des différents marchés du gaz comprimé. Il y a tout d'abord les grandes stations-services publiques et privées. Elles approvisionnent habituellement les très grosses flottes, qu'il s'agisse de camions, d'autobus, de camions à ordures ou du parc d'automobiles au gaz naturel. Ensuite, il y a les petites et moyennes stations-services privées, qui ravitaillent des flottes commerciales et des aéroports. Environ 250 aéroports utilisent le gaz naturel. Les resurfaçuses sont alimentées au gaz naturel et

ravitailées sur place dans le garage. Les chariots élévateurs à fourche représentent un grand marché ici, en Ontario. Il y a environ 150 usines qui utilisent des chariots élévateurs au gaz naturel. Enfin, il y a évidemment les appareils de ravitaillement à domicile, qui servent à approvisionner les véhicules de passagers directement à la maison.

Le modèle Phill sera lancé au Canada à l'automne. Vous pouvez voir dans le garage que l'appareil est de la taille d'un téléphone public. Il est alimenté à partir de la conduite de gaz naturel de la résidence, comprime le gaz naturel et remplit le véhicule. Il a été conçu pour approvisionner des véhicules comme la Honda Civic; il peut la remplir pendant la nuit, lorsque vous dormez. Il contient un détecteur de gaz et un petit ventilateur aspirant qui le rendent sécuritaire, et il permet de remplir son véhicule directement dans le garage de sa résidence.

Le deuxième modèle que vous voyez est l'appareil de ravitaillement de véhicules à domicile. Il est sur le marché depuis la fin des années 1980 et est surtout utilisé à des fins industrielles, mais il est aussi employé partout dans le monde pour ravitailler des véhicules à domicile. Vous pouvez voir qu'il repose sur une pierre de patio, alors il mesure à peu près deux pieds sur deux pieds. Il est alimenté à partir de la conduite de gaz naturelle résidentielle. Il comprime le gaz naturel, remplit le véhicule et produit un débit équivalent à environ trois litres à l'heure. Le débit du modèle Phill est d'environ un litre à l'heure.

Quels sont les obstacles au ravitaillement à domicile que nous essayons de surmonter ou que nous avons réussi à surmonter? Comme l'ont mentionné mes deux collègues, il y a d'abord la question de l'accessibilité des VGN d'origine. Nous commençons à voir un plus grand nombre de véhicules sur le marché mondial — une vingtaine de modèles sont offerts en Europe, il y a la Honda Civic aux États-Unis, et des camionnettes au gaz naturel seront bientôt mises sur le marché au Canada. L'accessibilité des VGN d'origine est cruciale pour la croissance du ravitaillement à domicile.

Le coût de la conversion après-vente qu'a évoqué tout à l'heure Mme Milner... En ce qui a trait au coût, par le passé, la conversion coûtait de 7 500 à 12 000 \$. Le prix a commencé à diminuer un peu, et nous pouvons maintenant faire convertir un véhicule pour environ 5 000 \$. Ce que nous essayons de faire, c'est d'inclure le coût de la conversion et le coût de l'appareil de ravitaillement à domicile dans un programme de financement qui faciliterait les choses pour le propriétaire et rendrait la démarche plus abordable.

En Ontario, Enbridge Gas a mis en place un programme de location d'appareils de ravitaillement à domicile — le deuxième modèle que vous avez vu tout à l'heure — et la location coûte environ 100 \$ par mois. Ce qui est important ici, c'est que la différence entre le prix du gaz naturel et celui de l'essence est maintenant assez considérable pour qu'il vaille la peine de faire convertir son véhicule et de recourir à une forme ou une autre de programme de location. Par le passé, lorsque l'essence était vendue à environ 90 ¢ le litre et que le gaz naturel à domicile coûtait 50 ¢, l'écart était très mince. Aujourd'hui, nous parlons d'une différence d'environ un dollar. Il en coûte 1,30 \$ pour l'essence, et le gaz naturel livré à domicile coûte environ 30 ¢ le mètre cube, alors l'aspect économique commence à entrer en ligne de compte. La mise en marché réussie de l'appareil de ravitaillement à domicile reposera avant tout sur l'accessibilité des véhicules d'origine.

● (0915)

Comment le gouvernement du Canada peut-il encourager la croissance du secteur du ravitaillement à domicile? En augmentant la visibilité du ravitaillement à domicile. Nous devons encourager l'utilisation de véhicules à carburant de remplacement dans le parc de véhicules du gouvernement fédéral et prescrire des exigences à cet égard. Si nous donnons l'exemple, nous inciterons les consommateurs à s'intéresser à un produit durable et extrêmement pratique.

Nous devons encourager les provinces à stimuler l'utilisation des véhicules à carburant de rechange, par exemple, en leur donnant accès aux voies réservées aux véhicules multioccupants. J'ai déjà conduit à Phoenix, et les conducteurs de véhicules à carburant de rechange avaient accès à ce type de voies. Ce n'est que l'un des avantages d'avoir un véhicule à carburant de remplacement; il ne s'agit pas d'une économie, mais, en même temps, il est pratique de pouvoir le faire.

En outre, la réduction des droits d'immatriculation du véhicule et une mesure permettant au propriétaire d'être exempté d'un contrôle des émissions inciterait également les gens à faire convertir leur véhicule.

Par ailleurs, nous croyons que l'harmonisation interprovinciale des exigences liées à la conversion des véhicules et des normes relatives aux stations-services aiderait énormément. Par exemple, au Canada, si on veut convertir un véhicule, le cylindre qui est posé dans ce véhicule n'est peut-être conforme qu'en Ontario. Il se pourrait qu'on doive le faire approuver dans d'autres provinces. Cela entraîne des coûts et nuit à toute l'industrie. Par conséquent, le fait de reconnaître les évaluations effectuées dans les autres provinces, grâce à l'harmonisation des normes, contribuerait à réduire une partie des coûts.

De plus, si Transports Canada envisageait la possibilité d'accepter les évaluations de véhicules étrangers afin de stimuler l'importation de véhicules au Canada, cela aiderait aussi beaucoup.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous.

● (0920)

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Aubin, c'est à vous.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Bonjour, distingués invités. Merci d'être avec nous. Vous avez très certainement battu des records, ce matin, pour la quantité d'information que vous êtes arrivés à fournir en 10 minutes. C'est vraiment impressionnant. Ça m'inspire des tonnes de questions. Malheureusement, le temps est compté, alors j'essaierai de couvrir trois grands pôles qui m'ont particulièrement intéressés.

Ma première question s'adresse probablement à vous, monsieur Egan. J'ai retenu deux chiffres, au tout début de votre présentation. Vous pensez qu'actuellement on a un approvisionnement en gaz naturel assuré pour 30 ans. Il s'agit d'un approvisionnement potentiel de 100 ans, avez-vous dit immédiatement après, pour d'autres sources de gaz naturel. J'imagine que c'est peut-être la transformation de biogaz.

Enfin, j'aimerais que vous précisiez votre pensée sur cet approvisionnement de 30 ans au départ et cet approvisionnement potentiel de 100 ans. Cela comprend-il, par exemple, une exploitation massive des gaz de schiste partout au Canada?

[Traduction]

M. Timothy Egan: Je vous remercie de votre question.

Juste pour apporter quelques précisions, j'ai mentionné que nous avons l'habitude de dire qu'il y avait des réserves pour environ 30 ans; nous croyons maintenant qu'il y a plus de 100 ans de réserves. Si nous croyons cela, c'est parce que des sources de gaz naturel non classiques sont apparues sur le marché nord-américain.

Oui, cela comprend effectivement les gaz de schiste. Il s'agit d'une des sources non classiques. Comme vous le savez, on exploite actuellement à grande échelle les gaz de schiste dans l'Ouest du Canada, notamment en Colombie-Britannique, et on prévoit faire de même en Alberta. Pour l'instant, les réserves de l'Est du pays ne sont pas encore exploitées. Comme vous le savez, au Québec, on réalise en ce moment une étude sur l'opportunité d'exploiter les gaz de schiste au Québec; aussi, au Nouveau-Brunswick, l'exploitation de cette ressource là-bas est actuellement à l'étude. Il y a également des réserves importantes de gaz de schiste ou de gaz naturel provenant de formations géologiques semblables dans l'Est des États-Unis, plus précisément dans les bassins d'Utica et de Marcellus.

Les nouvelles prévisions à la hausse tiennent donc compte de ces sources.

[Français]

M. Robert Aubin: Quand vous présentez cette perspective d'une centaine d'années, cela s'appuie-t-il sur les chiffres actuels de consommation, ou y a-t-il une hypothèse de croissance de consommation du gaz naturel liée à cette garantie d'approvisionnement pour 100 ans?

[Traduction]

M. Timothy Egan: Cela s'appuie sur les niveaux de consommation actuels. Toutefois, il y a deux ou trois choses qu'on doit prendre en considération. Par exemple, la consommation résidentielle a chuté de plus de 10 p. 100 au cours des huit dernières années parce que nous améliorons sans cesse notre utilisation du gaz naturel. C'est l'optimisation du gaz naturel qui nous permettra de contrebalancer une croissance éventuelle de notre part de marché. Les deux aspects ne s'équivalent pas complètement, mais cela entre dans nos calculs. Nos prévisions reposent sur notre part de marché actuelle.

Nous faisons toujours preuve d'une certaine prudence lorsque nous faisons des prévisions sur les réserves de gaz. Lorsque nous affirmions qu'il y avait des réserves pour 30 ans, nous répétions la même chose année après année. Nous le répétions chaque année, car nous trouvions toujours plus de ressources, puis nous pouvions les qualifier de réserves. Il y a une différence entre les ressources et les réserves.

À mesure que le prix fluctue, nous nous concentrons davantage sur la prospection des ressources, et le tableau continue de s'améliorer. Je soupçonne que, dans 10 ans, nous dirons encore qu'il y a des ressources pour 100 ans. Je crois que, même si la demande augmente, nous pourrions affirmer cela. La raison est simple: à mesure que la demande augmente et que le prix fluctue, les producteurs réagissent et trouvent de nouvelles ressources. En gros, il y a des quantités incroyables de ressources disponibles.

Le dernier point que je voudrais soulever, c'est que nous avons parlé des sources classiques. Ce sont celles que nous utilisons depuis longtemps. Les sources non classiques sont les gaz de schiste, les gaz de formation imperméable et le méthane de houille, que nous venons tout juste de commencer à extraire.

Enfin, il y a un troisième type de source: les hydrates. Pour l'instant, il n'est même pas question de les exploiter, même si, il y a quelques semaines, le secrétaire de l'Énergie des États-Unis a fait une annonce concernant les possibilités offertes par les hydrates, et le Japon et la Norvège mènent actuellement des travaux importants dans ce domaine. Dans le cas des hydrates, nous parlons de centaines et de centaines d'années de réserves.

Ce ne sont pas les quantités de ressources qui nous préoccupent, ce sont les applications du gaz naturel.

• (0925)

[Français]

M. Robert Aubin: Ma prochaine série de questions s'adresse davantage à Mme Milner, parce qu'elle concerne les véhicules qu'on peut convertir. Je m'intéresse particulièrement aux véhicules du consommateur moyen que je représente.

Il y a quelques années, j'étais enseignant de géographie et je m'intéressais à toutes les sortes de véhicules verts. Quand est venu le temps de renouveler ma propre voiture, je ne l'ai pas fait, parce que sur le plan économique, non seulement n'y avait-il pas d'économies, mais il n'y avait même pas d'équivalence en achetant ce type de voiture. On parle de coûts de conversion variant entre 7 500 \$ et 12 000 \$. Est-ce que cela me permet de choisir le véhicule que je veux, ou est-ce que, dans le processus de conversion, je perds énormément d'espace pour mettre un réservoir? À partir de combien de kilomètres par année cette conversion peut-elle devenir rentable?

[Traduction]

Mme Alicia Milner: M. Sanford pourra probablement répondre à cette question mieux que moi.

Il faut à coup sûr parcourir beaucoup de kilomètres. C'est en grande partie pour cette raison que, lorsque nous avons élaboré notre plan d'action, nous avons étudié... Vous savez, nous avons essayé dans le passé de tout faire avec le gaz naturel dans le secteur des transports du Canada. S'il y avait des roues, nous allions le faire — véhicule routier ou tout terrain, peu importe. Il se perdait beaucoup d'argent — du côté tant du gouvernement que du secteur privé —, et nous avons appris à nos dépens que ce n'est pas un carburant universel.

Il faut trouver le créneau où cela fonctionnera. Le principal facteur dont il faut tenir compte, c'est le coût du poste, qu'il s'agisse d'un poste résidentiel ou d'un poste public. Mais vous avez raison en ce qui concerne les petits véhicules, et même quand il s'agit des gros: la cible, c'est encore les véhicules à kilométrage élevé.

Voici un exemple: vous avez besoin d'un camion à ordures qui fonctionne au gaz naturel, mais vous savez que cela coûte très cher. Un camion qui roule au diesel coûte lui-même environ 300 000 \$. Si vous voulez un camion qui roule au gaz naturel, il vous en coûtera de 35 000 \$ à 40 000 \$ de plus. C'est environ 10 p. 100 de plus. Mais le délai de récupération pour ce camion est de trois à quatre ans environ. C'est un véhicule de travail qui a un itinéraire à suivre, et il est donc beaucoup plus facile de calculer la véritable période de récupération.

Je comprends ce que vous voulez dire à propos des consommateurs. De notre côté, nous croyons que ça s'en vient, mais qu'il reste encore du chemin à faire avant que les consommateurs en profitent. En Europe, où on a beaucoup plus d'expérience — surtout dans le cas de Fiat, qui mène le bal —, nous voyons que les véhicules qui roulent au gaz naturel coûtent à peu près l'équivalent d'un véhicule au diesel. Mais il faut y mettre le temps et atteindre la masse critique. En sommes-nous là? Pas encore.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci beaucoup.

C'est un dossier très intéressant parce qu'il est pragmatique. On a l'impression qu'on est un peu à la croisée des chemins entre ce qui s'est passé et ce qui devrait arriver, mais en ayant une perspective. Il y a des photos et des exemples, ce qui nous permet de mieux comprendre que quelque chose est en train de se concrétiser. Sauf erreur, peu importe l'aide du gouvernement, c'est là qu'on en est.

[Traduction]

Nous y arrivons. Nous y sommes presque.

[Français]

Au fond, ce que vous demandez, c'est un peu plus de mesures incitatives de la part du gouvernement pour qu'on puisse changer la culture de consommation, pour comprendre qu'il y a d'autres façons de consommer. Dans votre perspective, le gaz naturel est la solution de l'avenir. Ce n'est pas la seule solution, mais ça doit faire partie des options. C'est ce que j'ai compris de vos propos, monsieur Egan.

[Traduction]

Madame Milner, monsieur Sanford, laissez-vous aller, ça va.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Denis Coderre: Je vous ai donné une demi-heure de plus, puisque nous n'aborderons pas les motions, alors discutons.

Mme Alicia Milner: Je crois que tous les témoins ici présents seront d'accord pour dire que nous en sommes à un tournant pour ce qui est du retour de ce carburant aux transports, comme vous l'avez dit. Cela va arriver. Je crois que, pour le Canada, la question est de savoir si on veut que cela se fasse d'un seul coup. Par exemple, il y a Robert dans l'Est et Vedder Transport dans l'Ouest, et il y a maintenant quelques traversiers sur le Saint-Laurent. C'est fantastique. Ces projets supposent un important investissement en capital, et, bien sûr, il faut des travailleurs pour fabriquer l'équipement et l'installer.

Je crois que la grande question est la suivante: voulons-nous faire cela de manière graduelle ou mettre en place toute cette infrastructure de manière concentrée, comme nous l'avons fait pour d'autres infrastructures?

Nous ne croyons pas que le gouvernement ait un rôle à jouer dans l'infrastructure. Nous savons que bien des investisseurs privés sont prêts à se lancer dans ce marché, mais il faut que les conditions soient propices. Dans ce contexte, nous ne croyons pas que le marché des consommateurs soit prêt. Comme je l'ai mentionné, nous voyons cela comme la prochaine étape. Nous sommes convaincus qu'il nous faut d'abord nous occuper des camions et des autobus. Nous devons régler les problèmes de capacité, et c'est sur cela que nous travaillons à l'heure actuelle. Et nous devons créer des conditions favorables aux investissements du secteur privé. Tout cela se fera peu à peu.

Je vais vous donner un autre exemple. L'autre débouché intéressant, ce serait le transport maritime, en particulier sur les Grands Lacs et le long de la côte Ouest. Nous savons que des investissements dans des installations de distribution de GNL permettraient d'alimenter tant les camions lourds que les bateaux. Mais, pour l'instant, de nombreux joueurs semblent attendre de voir la tournure des événements avant de passer à l'action. Dans le cas du transport maritime, en particulier, le gaz naturel produit beaucoup moins d'émissions que le carburant à teneur élevée en soufre utilisé aujourd'hui par les navires qui parcourent les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

• (0930)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Tout à fait. Ce dont on a besoin, ce n'est pas des investissements du gouvernement dans l'infrastructure. D'ailleurs, j'ai des questions là-dessus, parce qu'on a aussi un rôle à jouer, pour s'assurer que les municipalités s'impliquent aussi. À mon avis, on a un rôle à jouer dans le programme d'infrastructure existant.

Le rôle du gouvernement est, premièrement, d'harmoniser les normes avec l'étranger, notamment dans un corridor nord-sud. Deuxièmement, c'est d'inciter le consommateur à investir en lui offrant une autre option quand vient le temps de s'acheter une voiture. Est-ce là ce que vous recommandez aujourd'hui?

[Traduction]

Mme Alicia Milner: Non, nous ne demandons pas au gouvernement d'offrir des incitatifs aux consommateurs. Si le passé nous a appris quelque chose, c'est qu'il faut attendre le bon moment. Trois choses sont essentielles: la fabrication des véhicules en usine, un modèle d'aménagement de l'infrastructure sur le marché et la capacité nécessaire pour soutenir les utilisateurs finaux.

En ce qui a trait aux consommateurs, il nous manque un aspect essentiel, les véhicules fabriqués en usine. Il n'y a donc pas de demande du côté des véhicules grand public. Nous pensons que vous devriez vous concentrer sur les gros véhicules — les camions et les autobus —, et bâtir sur cette base.

M. Tim Sanford: J'aimerais revenir au sujet du nombre de kilomètres qu'il faut parcourir pour que cela vaille la peine, du point de vue économique; vous avez parlé d'environ 35 000 kilomètres par année. Alors, oui, il s'agit d'un véhicule qui sert beaucoup.

Cela fait 22 ans que je travaille dans ce secteur, et jamais je n'ai vu un intérêt aussi élevé. Lorsqu'on compare les deux carburants, on constate que les conditions idéales sont réunies pour que les gens convertissent leur véhicule au gaz naturel. Étant donné la disponibilité du gaz naturel, s'il était possible que les constructeurs automobiles produisent davantage de véhicules, et si le gouvernement fédéral en faisait la promotion, les avantages seraient fantastiques. Une gamme de choix irait de pair avec la croissance de ce marché, assurément.

M. Timothy Egan: Dans l'industrie, nous ne disons jamais que le gaz naturel va tout régler. Ce que nous disons, c'est qu'il faut utiliser le bon carburant au bon endroit et au bon moment. Au Canada, il y a place dans l'économie de l'énergie pour une foule de technologies et de carburants. Nous pensons que les consommateurs devraient avoir accès au plus vaste choix possible. Nous croyons que les changements touchant l'approvisionnement en gaz naturel et les changements subséquents au chapitre de l'abordabilité devraient ouvrir pour les consommateurs des avenues intéressantes.

Que pourraient faire les gouvernements pour faciliter tout cela? Les gouvernements ont un rôle d'éducateur à jouer. Ils jouent un rôle

au chapitre des codes et des normes, puisque nombre de ceux-ci sont adoptés partout au pays. Même si le gouvernement fédéral n'a pas de rôle à jouer, il y a des normes provinciales importantes. Il y a des enjeux à l'échelon municipal. Il faut que les trois ordres de gouvernement se réunissent pour discuter de la façon d'aborder toutes ces questions. Il y a également, je crois, une dimension continentale, car les marchés du transport du Canada et des États-Unis sont fortement intégrés.

L'hon. Denis Coderre: Lorsque nous parlons des normes qui ont cours en Europe, vous dites qu'il faut une sorte d'harmonisation. Comment les normes canadiennes se comparent-elles à celle des autres pays? Devons-nous abaisser nos normes? Devons-nous les élever? Il faut également définir ce que signifie pour nous une norme.

En second lieu, j'ai une question un peu néophyte sur quelque chose que j'ai vu dans *Retour vers le futur*.

• (0935)

[Français]

La conversion des déchets, dont le but est de produire des gaz, fait-elle partie de la stratégie pour l'avenir? On n'a pas besoin de creuser des trous; on peut convertir les déchets. On a en plein de gaz à Montréal. On va vous en donner, il n'y a pas de problème.

Cela peut-il faire partie d'une position verte, de la récupération? Je me rappelle de la carrière Miron où il y a eu des biogaz; c'était épouvantable. Cela fait-il aussi partie de la stratégie concernant le gaz?

[Traduction]

Mme Alicia Milner: Nous avons harmonisé nos normes sur les émissions des véhicules avec celles des États-Unis. Le ministère des Transports du Canada a défini ses propres exigences, mais, aux fins de la conformité, il va reconnaître les normes américaines. À l'échelle du continent, c'est bien harmonisé. Mais, en Europe, c'est très différent. La structure même des normes relatives aux émissions est différente, en Europe.

M. Timothy Egan: En ce qui concerne les déchets, j'ai dû présenter mon exposé à toute vapeur, mais j'ai effleuré la question du gaz naturel renouvelable, ce qui comprend le méthane récupéré par les installations d'élimination des déchets, les sites d'enfouissement. Au Québec, d'importants travaux sont en cours à cet égard. Gaz Métro est actif dans ce domaine.

Nous avons récemment établi et nous lancerons à la fin du mois un plan d'action sur l'utilisation du gaz naturel renouvelable. Il expose ce qu'il faut faire pour donner plus de place au gaz naturel dans le système. Vous avez tout à fait raison: c'est une source de méthane, et le méthane est un gaz naturel. Dans la mesure où nous avons les moyens d'en tirer un gaz aussi propre que le méthane extrait du sol — il est souvent moins propre —, on pourra l'intégrer dans le système, et il pourra jouer un rôle clé parmi les sources d'énergie.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Merci beaucoup des excellents témoignages que vous avez livrés aujourd'hui. C'est apprécié.

Si je voulais acheter aujourd'hui un véhicule au gaz naturel, une Honda Civic, qu'est-ce qui m'en empêcherait, au Canada?

Mme Alicia Milner: Il vous faudrait faire ce qu'ont fait deux ou trois services publics, c'est-à-dire l'acheter d'un concessionnaire américain et lui faire traverser la frontière. Mais, ce faisant, vous annulez immédiatement la garantie. Vous devrez également vous conformer à l'exigence de Transports Canada touchant les feux de jour, chose qu'un concessionnaire peut vous aider à faire. En outre, votre odomètre affichera les distances en milles. Votre plus grand risque, à titre de consommateur, c'est que votre garantie sera nulle, car c'est une pratique universelle chez les constructeurs automobiles.

M. Pierre Poilievre: Qu'est-ce qui empêcherait un concessionnaire local de véhicules Honda de vendre une Civic fonctionnant au gaz naturel au Canada?

Mme Alicia Milner: Je crois comprendre que tous les concessionnaires ont conclu un contrat avec le siège social. Il faudrait qu'ils aient indiqué dans leur entente qu'ils peuvent vendre ce véhicule, et il faudrait qu'ils s'assurent d'avoir du personnel pour en assurer l'entretien, qu'ils ont toutes les pièces, etc. C'est une question complexe, mais les concessionnaires doivent conclure un contrat avec le siège social.

M. Pierre Poilievre: Cet enjeu concerne-t-il uniquement Honda, ou tient-il à des obstacles réglementaires?

Mme Alicia Milner: C'est pour Honda un enjeu de nature strictement commerciale.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

Savez-vous si les grands fabricants d'automobiles envisagent de concevoir des véhicules hybrides fonctionnant à l'essence et au gaz naturel, outre les deux camions, ceux de GM et de Chrysler? Sont-ils hybrides?

Mme Alicia Milner: Non, ils ne le sont pas.

M. Pierre Poilievre: Ils fonctionnent uniquement au gaz naturel?

Mme Alicia Milner: Oui. Ce sont des véhicules bicarburant. Au démarrage, ils brûlent de l'essence, puis, quand le moteur atteint la bonne température, ils passent au gaz naturel.

M. Pierre Poilievre: Peuvent-ils rouler uniquement à l'essence?

Mme Alicia Milner: Oui, ils le peuvent. C'est peut-être pour cette raison que ce n'était pas clair. La Honda Civic fonctionne entièrement et uniquement au gaz naturel. En général, les gens optent pour le véhicule bicarburant.

M. Pierre Poilievre: Voilà le problème. Si je veux installer chez moi un système de ravitaillement pour un véhicule qui fonctionnerait principalement au gaz naturel, je peux le faire — dans l'environnement de distribution actuel du Canada — dans la mesure où je peux au besoin passer à l'essence.

Par exemple, dans une semaine ordinaire, je pourrais faire le plein de gaz naturel chez moi, me rendre au travail, en revenir et faire d'autres courses, toujours en ayant la possibilité de faire le plein à la maison sans devoir compter sur des postes de ravitaillement publics. Mais si je décide d'aller en Saskatchewan pour rendre visite à ma famille, je ne suis pas sûr de trouver en route des stations-service offrant du gaz naturel. En tant que consommateur, il me faudrait avoir la possibilité de rouler à l'essence, entre-temps, jusqu'à ce que l'infrastructure de distribution du gaz naturel soit bien installée.

Pourquoi cela ne se produit-il pas? Pourquoi les constructeurs automobiles ne reconnaissent-ils pas qu'il leur faut faciliter le passage de l'essence au gaz naturel en offrant un produit hybride?

• (0940)

Mme Alicia Milner: Je crois qu'ils le feront bientôt, maintenant que GM et Chrysler offrent ces produits. Ford est en train de mettre

au point un nouveau produit avec Westport. Je crois que cela s'en vient, mais, pour eux, tout se résume aux coûts: il faut un montant *x* pour concevoir le produit, un montant *y* pour le fabriquer, et il faut s'assurer de vendre suffisamment d'unités pour que tout cela en vaille la peine.

Puisque les producteurs de toute l'Amérique du Nord manifestent maintenant de l'intérêt, je crois qu'ils vont commencer à juger que l'intérêt est suffisant. Mais il y a autre chose: ces gens comptent par milliers de véhicules construits par mois. Ils ne comptent pas par centaines. C'est l'autre défi en ce qui concerne les fabricants d'automobiles: il faut se rendre jusqu'à ce palier où, à leurs yeux, l'entreprise est rentable.

M. Pierre Poilievre: Les économies d'échelle.

Monsieur Sanford, j'aimerais vous poser une question. Pensez-vous qu'il serait judicieux pour votre entreprise de prendre contact avec les constructeurs automobiles pour discuter de la possibilité d'offrir aux consommateurs un forfait comprenant un véhicule au gaz naturel et l'installation d'un poste de ravitaillement à domicile? Cela pourrait être financé sur une période déterminée, et on pourrait peut-être inclure un contrat à un prix fixe avec un détaillant de gaz naturel qui s'appliquerait pendant toute la durée du financement. De cette façon, le consommateur pourrait planifier ses dépenses liés au véhicule au gaz naturel et au poste de ravitaillement à domicile et compter sur un prix constant du carburant sur une période de cinq ou 10 ans. Il y trouverait son compte, c'est certain.

M. Tim Sanford: C'est un excellent point, et nous en avons discuté avec deux ou trois services de distribution de gaz; nous pensons communiquer avec Chrysler, par exemple, GM ou Ford — les fabricants — pour parler justement de cela.

C'est drôle, cela me fait penser à notre réussite sur le marché des chariots élévateurs à fourche. Il y a environ de 3 000 à 4 000 chariots élévateurs à fourche dans la région du Grand Toronto. Nous avons travaillé de concert avec les concessionnaires de la région en leur offrant un programme de financement comprenant la conversion des véhicules au gaz naturel et l'approvisionnement des postes de ravitaillement. Les arguments économiques sont très, très convaincants. Les émissions plus basse représentent pour les travailleurs un avantage, du point de vue de la santé et sécurité, et, pour l'entreprise, les économies sont très substantielles.

Dans le cas qui nous occupe, nous envisageons de communiquer avec les fabricants d'automobiles pour qu'ils nous aident grâce à leur mécanisme de financement. Alors, vous achetez un véhicule, et le poste de ravitaillement se trouve, par exemple, dans le coffre. Revenu chez vous, vous demandez à n'importe quel entrepreneur en chauffage, climatisation ou ventilation de l'installer; ce n'est pas compliqué. Mais si tout est compris dans le plan de financement du véhicule, ce sera beaucoup plus abordable, car tout est englobé dans un paiement mensuel.

Pour ce qui est du prix fixe du gaz naturel, le propriétaire pourrait en discuter avec son fournisseur ou avec le service public afin d'obtenir un prix fixe, pendant une période donnée, par exemple un prix garanti pour trois ou cinq ans.

M. Pierre Poilievre: Je crois nécessaire d'offrir une telle prévisibilité des coûts, car le consommateur moyen n'est pas un spécialiste du commerce des produits de base. Vous avez beau dire aux consommateurs que le gaz naturel coûte moins cher et que les ressources sont suffisantes pour durer encore 100 ans, mais cela ne signifie pas grand-chose pour la personne qui voit sa facture varier d'une année à une autre et se dit que le prix du gaz naturel est impossible à prévoir. Plus on simplifie les choses pour les gens, mieux c'est. Ne leur demandez pas de négocier un contrat avec leur fournisseur de gaz naturel, ils ne le feront pas.

Maintenant, imaginez la scène suivante: je me rends chez mon concessionnaire Honda, et voilà qu'il m'invite à m'asseoir et me dit ceci: « Écoutez, nous vous avons un forfait à vous proposer; il tient sur une feuille, sur un seul bout de papier. Voici ce que vous coûtera votre véhicule fonctionnant — entre autres — au gaz naturel, voilà ce que vous coûtera le poste de ravitaillement à domicile, que nous ferons installer, et voici le prix auquel Enbridge va vous vendre du gaz naturel pour les 5 ou 10 prochaines années. Nous avons combiné tous ces coûts en un seul prix. Vous signez sur la ligne au bas de la feuille, vous achetez votre véhicule, vous le ramenez chez vous et vous faites installer le poste de ravitaillement. Le prix est fixé, tout est fait, il ne vous reste qu'à vous asseoir derrière le volant. » Voilà le niveau de simplicité qui convaincra un automobiliste de prendre le risque d'adopter un nouveau produit.

• (0945)

M. Tim Sanford: Je suis tout à fait d'accord avec vous. J'ai fait la même expérience, en Californie, avec Fuelmaker, quand je travaillais avec des concessionnaires Honda. Nous avons mis en place, un peu partout aux États-Unis, dans certains États, dont la Californie, un programme où le concessionnaire Honda offrait un service clé en main, comme celui que vous venez de décrire.

M. Pierre Poilievre: Quel a été le résultat de ce programme?

M. Tim Sanford: Il a été couronné de succès. Il y avait cependant quelques incitatifs, et je ne peux donc pas affirmer si c'est en raison du service clé en main ou en raison des incitatifs. Je suis convaincu que ces deux aspects sont importants.

Le président: Merci.

Je me permettrais de dire, à titre d'ancien concessionnaire automobile, que je n'aurais pas été prêt à prendre toutes ces autres responsabilités. Nous ne travaillons pas dans le domaine de la vente de gaz ou de l'installation de systèmes; notre travail consiste à vendre des automobiles. Je crois que c'est une idée fantastique, mais je ne crois pas que les consommateurs suivront. Je pense que le meilleur exemple est celui de la voiture électrique. Le consommateur n'est pas encore prêt, peu importe ce qu'on lui propose.

Monsieur Holder.

M. Pierre Poilievre: La technologie des batteries n'est pas encore au point. En ce qui concerne le gaz naturel, la technologie et les avantages économiques sont au rendez-vous.

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

J'aimerais remercier nos invités qui ont jusqu'ici présenté des exposés très convaincants et enrichi nos discussions.

Je crois que le débat entre le président et le secrétaire parlementaire concerne davantage niveau de prix, à parler franchement. Je crois que cela devient l'enjeu principal, pour le consommateur. Je vais reformuler à ma façon ce que M. Poilievre a dit: il faut avant tout simplifier les choses pour le consommateur. C'est de cela qu'on parle. Je ne crois pas qu'on puisse s'attendre à ce

que le concessionnaire automobile offre le forfait. Je pense que, si un concessionnaire veut vendre un véhicule qui intègre ce type de technologie, il faut qu'il y ait un forfait, de façon que ce soit plus simple.

Il y a plusieurs sujets que j'aimerais aborder, et je vais vous les présenter tout de suite, si vous me le permettez.

J'aimerais d'abord adresser une petite question à Mme Milner. Je suis ignorant de ces choses, alors vous participez à mon éducation. Vous avez mentionné plus tôt qu'il était parfois nécessaire de disposer à la fois de gaz naturel et d'essence pour les cas où... Je ne conduirais jamais jusqu'en Saskatchewan. Je n'ai rien contre la Saskatchewan, c'est seulement un peu trop loin pour que je veuille m'y rendre en auto. Mais vous avez souligné qu'il est important de disposer de deux carburants. J'imagine que vous avez besoin de deux réservoirs. Un réservoir peut être assez lourd, même vide, alors je me demande quelle incidence a son poids sur l'efficacité, par exemple, et si c'est réellement pratique. J'imagine qu'il n'y a pas d'autre moyen, mais pourriez-vous rapidement commenter cela?

Mme Alicia Milner: Le poids a en effet une incidence. En général, les consommateurs disent accorder beaucoup plus d'importance au poids et à la charge utile quand il s'agit d'un camion, bien sûr. Nous avons également découvert que, dans les marchés plus avancés, comme en Europe, les fabricants proposent un très petit réservoir pour l'essence. Cela compense un peu le poids du système au gaz naturel qui s'ajoute. Pour le moment, en Amérique du Nord, nous nous en sommes tenus à des réservoirs de taille ordinaire. Cependant... Je ne me rappelle plus s'il s'agit de la camionnette de GM ou du véhicule de Chrysler, mais je crois qu'un de ces deux-là va réduire le volume de son réservoir à essence.

M. Ed Holder: Savez-vous, en litres, quelle est leur capacité?

Mme Alicia Milner: J'essaie de m'en souvenir, pour le VGN d'origine nord-américain. Je crois que c'est une dizaine ou une vingtaine de litres, pour la camionnette.

Le savez-vous?

M. Tim Sanford: C'est autour de 20 litres.

Mme Alicia Milner: Oui. C'est un réservoir d'une vingtaine de litres.

M. Ed Holder: Il serait pénible pour M. Poilievre de se rendre jusqu'en Saskatchewan avec un réservoir de 10 ou même de 20 litres, à mon avis. Il lui faudrait faire de nombreux arrêts, pour différentes raisons que je le laisserai exposer lui-même.

Une voix: Cela va figurer dans le compte rendu.

M. Ed Holder: J'aimerais d'abord poser une question à M. Egan. Je crois que deux ou trois coûts ont été mentionnés. Il y a le coût de la conversion, et je vous ai entendu dire qu'il était de 7 500 \$ à 12 000 \$. Est-ce bien le chiffre que vous avez cité, ou était-ce Mme Milner, peut-être? S'il s'agit bien d'un chiffre dans cette fourchette, de 7 500 \$ à 12 000 \$, avez-vous une idée de ce que coûterait un véhicule produit en série si un fabricant voulait en produire un et qu'il était question non pas de le convertir, mais bien de construire un VGN d'origine? Quel en serait le coût, selon vous?

• (0950)

Mme Alicia Milner: Je peux vous le donner pour les camionnettes de GM et de Chrysler, dont le prix est d'environ 9 000 \$ plus élevé. Les camionnettes, aujourd'hui, sont des véhicules assez onéreux, et cela représente de 20 à 25 p. 100 de plus.

M. Ed Holder: D'où avez-vous tiré votre montant de 7 500 \$?

Mme Alicia Milner: Je regrette, c'était pour la conversion.

M. Ed Holder: Pourquoi est-ce qu'il en coûterait moins cher de convertir un véhicule que d'y installer dès le départ ce système?

Mme Alicia Milner: Probablement, tout d'abord, parce que, pour ces camionnettes, ils ajoutent un réservoir à grande capacité. Cela tient davantage à la conception de la camionnette. S'il y a une fourchette de 7 500 \$ à 12 000 \$, c'est que cela dépend des dimensions du moteur et de la capacité du réservoir.

M. Ed Holder: C'est une fourchette assez étendue, mais je comprend ce que vous voulez dire.

Il y a donc un coût, que ce soit pour la conversion ou pour la production à l'usine. En second lieu, il y a le coût du poste de ravitaillement à domicile, et je m'adresse maintenant à vous, monsieur Sanford. Voilà de très belles images. Combien est-ce que cela coûterait à un consommateur de London, en Ontario? Je viens de cette ville, dixième en importance au Canada, alors sa population est assez forte. Je me demandais donc, si cette technologie devenait populaire à London, ce qu'il coûterait dans ma ville pour faire installer cet appareil dans mon garage, probablement, et le raccorder au réseau de distribution du gaz naturel?

M. Tim Sanford: L'appareil lui-même, lorsqu'il sera mis sur le marché, va coûter dans les 5 000 \$.

M. Ed Holder: Vous avez dit 5 000 \$, et vous parliez donc de l'appareil de ravitaillement à domicile.

Je dois donc compter de 7 500 à 12 000 \$ pour le véhicule et 5 000 \$ pour le poste de ravitaillement à domicile.

Je viens tout juste de vendre ma maison. Est-ce que je peux emporter l'appareil?

M. Tim Sanford: Oui.

M. Ed Holder: J'en suis donc propriétaire. Pourriez-vous me le louer, comme ma fournaise?

M. Tim Sanford: À l'heure actuelle, il faudrait l'acheter. Nous sommes en train d'élaborer un programme de financement.

M. Ed Holder: Excusez-moi, mais je vais encore une fois parler de l'Ontario. Combien de postes de ravitaillement à domicile y a-t-il en Ontario?

M. Tim Sanford: Il faudrait que je vérifie auprès d'Enbridge, car une bonne partie des installations ont été faites par Enbridge Gas, mais je dirais qu'il y en a dans les 400 ou 500.

M. Ed Holder: J'ai déjà travaillé dans le monde de l'assurance, et le risque nous rend paranoïaque. Si j'installais un poste de ravitaillement à domicile dans mon garage, comment mon assureur réagirait-il?

M. Tim Sanford: C'est une bonne question. Ce poste entre dans la catégorie des appareils électroménagers, donc...

M. Ed Holder: Comme un grille-pain.

M. Tim Sanford: Exactement. Il doit lui aussi être approuvé par l'ACNOR, et il est tout à fait sûr.

Vous avez parlé de London. Dans tous les arénas de London, la resurfaceuse fonctionne au gaz naturel, et les préposés font le plein dans le garage même, à l'aréna, en se servant d'un appareil de ravitaillement intérieur.

M. Ed Holder: Sauf votre respect, cela me fait penser à la zone de conservation de Fanshawe — je m'y suis rendu récemment pour participer à un événement —, où un jeune est mort au volant d'une zamboni il y a un nombre d'années. Je ne sais pas si le véhicule fonctionnait au gaz naturel ou à autre chose.

M. Tim Sanford: C'est un très bon point. C'est ce qui a convaincu la ville de passer au gaz naturel. Le véhicule fonctionnait à l'essence.

M. Ed Holder: Je suis heureux que vous ayez clarifié ce point, car je crois que ce sont les émanations d'essence dans une pièce fermée qui ont été à l'origine de cette tragédie.

M. Tim Sanford: C'est bien cela.

M. Ed Holder: C'était la raison de ma question.

Il n'y a pas non plus d'incidence sur le plan juridique. J'ai parlé de la question des assurances. Ce que j'essaie de dire, c'est que, s'il s'agit d'un appareil portable, nous n'avons plus à parler de la question des stations-services, puisque chaque domicile ou groupe de domiciles aura son poste de ravitaillement. Je suis certain qu'il y aura des avantages sur le plan du volume, à mesure que cela deviendra plus rentable.

Il y a à London un très important regroupement de taxis, Aboutown Transportation, dont les véhicules roulent au propane — tous leurs taxis utilisent le propane. Pourquoi choisir le gaz naturel plutôt que le propane? Je ne vous demande pas de vous attaquer à cette industrie, seulement je crois que l'un de vous a dit: « le bon carburant au bon prix au bon endroit ». C'était vous, monsieur Egan.

Pourquoi choisir le gaz naturel plutôt que le propane?

M. Tim Sanford: Je crois que, pour l'industrie du taxi, cela avait surtout à voir avec le coût moindre de la conversion des véhicules. La conversion au propane coûtait un peu moins cher.

La disponibilité du propane rendait probablement ce carburant un peu plus avantageux pour ces véhicules. Le propane coûte un peu plus cher que le gaz naturel, mais les postes de propane sont plus disséminés et plus nombreux à London.

● (0955)

M. Ed Holder: Vous voyez, où...

Le président: Merci. Je dois poursuivre.

M. Ed Holder: D'accord. Merci beaucoup.

Le président: Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci.

J'aimerais savoir si des entreprises ou des concessionnaires sont intéressés à vendre directement des véhicules au gaz naturel sans qu'il soit nécessaire de les convertir.

Pour ma part, sûrement par manque de temps, je ne serais pas intéressée à m'acheter un véhicule conventionnel et à me charger du processus de conversion. Dans ma vie, ça me semble à première vue une perte de temps. Je voudrais savoir si des gens sont intéressés à venir vendre directement ces véhicules. Je sais qu'on peut en acheter aux États-Unis, bien qu'il faille passer par les contrôles douaniers pour les ramener au Canada, ce qui, encore une fois, est à mon avis une perte de temps.

Dans les recommandations que M. Sanford a présentées pour encourager les gens à utiliser les véhicules au gaz naturel, je ne vois rien qui aille dans le sens de la simplification ou qui encourage les concessionnaires à vendre des véhicules au gaz naturel.

Savez-vous si certains sont intéressés à le faire? Comment comptez-vous les encourager? Quelles avenues envisagez-vous?

[Traduction]

Mme Alicia Milner: Je répèterais ce que j'ai dit plus tôt: de manière générale, au Canada, nous ne pensons pas que le moment soit venu pour les consommateurs.

Cela dit, il y aura de petits groupes de gens — par exemple, des plombiers ou des électriciens qui parcourent beaucoup de kilomètres — qui seront motivés à faire un détour pour se ravitailler et qui voudront bien prendre la peine de faire convertir leur véhicule afin d'économiser sur le carburant. Cette part de marché sera assurément intéressée, et je crois que c'est dans ce créneau que l'entreprise de M. Sanford a réussi, celui des conducteurs qui accumulent les kilomètres.

Dans le cas du consommateur moyen, cependant, je suis tout à fait d'accord: je ne crois pas que nous avons en main tous les éléments nécessaires pour offrir cela aux consommateurs du Canada. Comme je l'ai dit plus tôt, il serait important que les véhicules soient produits en série. Nous savons que ça s'en vient.

Pour en revenir aux camions et aux autobus, il y a là quelque chose d'extrêmement puissant. Tous ces fabricants ont établi leur propre réseau de concessionnaires. Le plus beau... Par exemple, dans le projet de Robert Transport, au Québec, le concessionnaire vend des camions Peterbilt dans la moitié de la province, je crois. Il y a beaucoup moins d'intermédiaires pour la distribution du produit. Les fabricants ont énormément simplifié les choses. Les vendeurs vont tout simplement choisir un des produits fonctionnant au gaz naturel, vont le faire construire par le fabricant et vont le livrer et se charger de tout le reste.

Alors, je crois qu'il faut attendre le bon moment, mais, oui, il faut comprendre qu'à l'heure actuelle, cela représente beaucoup de défis pour le consommateur.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Pouvez-vous me dire dans combien de temps les consommateurs pourront aller voir ces véhicules?

[Traduction]

Mme Alicia Milner: Oui. Je dirais qu'un délai de trois à cinq ans est à mon avis tout à fait réaliste. L'autre aspect dont nous n'avons pas parlé ce matin et qui est à notre avis très encourageant, c'est que nous commençons à voir de plus en plus d'entreprises du secteur de l'énergie — les producteurs de gaz naturel —, essayer d'encourager leurs propres employés à utiliser ce carburant. Certains d'entre eux offrent des incitatifs — un meilleur emplacement dans le terrain de stationnement de l'entreprise ou même du carburant gratuit pendant une année.

Nous avons donc besoin de faire ces petits premiers pas, pour combler certaines lacunes avant de pouvoir courtiser le consommateur, mais nous pourrions y arriver, à mon avis, d'ici trois à cinq ans, en Amérique du Nord.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci beaucoup.

Je vais passer à M. Sanford.

Dans votre document, sous le titre « Comment le gouvernement du Canada peut-il stimuler la croissance du ravitaillement à domicile? », on parle du besoin d'une plus grande visibilité. À ce sujet, vous émettez comme recommandation d'« encourager ou instaurer l'emploi de véhicules à carburant de remplacement dans le parc automobile fédéral ».

La Directive sur la gestion du parc automobile: Voitures de fonction, au point 5.3.3, dit ceci:

Les voitures de fonction seront:

- a. munies d'un moteur hybride électrique, s'ils sont disponibles auprès des constructeurs;
- b. munies d'un moteur pouvant être alimenté au gaz naturel, au gaz propane ou à un mélange à base d'éthanol E-85, qui est disponible auprès des constructeurs, lorsque l'infrastructure de ravitaillement existe déjà ou est prévue; ou
- c. munies à l'usine d'un moteur 4 cylindres alimenté par un carburant conventionnel [...]

Que voulez-vous changer? Ce sont des caractéristiques qu'on encourage déjà. Elles sont incluses dans les véhicules qui sont acceptés. Je ne vois pas comment on pourrait en faire davantage. Voulez-vous que ces caractéristiques soient obligatoires? Je ne vois pas comment votre recommandation pourrait être appliquée. Vous parlez d'encourager ou d'instaurer l'emploi de véhicules, mais on le fait déjà.

● (1000)

[Traduction]

M. Tim Sanford: Oui, je sais que cela figure dans la loi. Toutefois, nous n'avons pas encore vu de mesure de promotion auprès de l'utilisateur final, en ce qui concerne le parc automobile du gouvernement fédéral. Il y a eu des progrès, mais pas énormément. Si nous espérons donner l'exemple, il faudrait peut-être déployer des efforts un peu plus énergiques pour que cela se reflète dans le parc automobile lui-même.

Alors oui, je sais que c'est inscrit dans la loi. Toutefois, à notre connaissance, rien n'a encore changé en ce qui concerne les parcs de véhicules, comme l'installation de postes de ravitaillement sur place ou l'utilisation de ces véhicules. On pourrait sensibiliser les gens, et peut-être que certains intervenants du secteur privé pourraient aider à sensibiliser quelques-uns des gestionnaires des parcs de véhicules, par exemple.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être venus ici aujourd'hui.

J'ai trouvé vos interventions, et certaines de vos recommandations en particulier, très pratiques et très pragmatiques. Bien sûr, l'enjeu principal en ce qui concerne les véhicules légers, c'est le niveau de prix, si vous le voulez, qu'attendrait le fabricant d'automobiles.

Je soupçonne que nous n'en sommes pas encore arrivés à cette masse critique; autrement, ils seraient déjà en train de construire ces véhicules en grand nombre. Il en coûte en moyenne entre 1 milliard et 5 milliards de dollars à l'industrie automobile pour concevoir un seul véhicule léger. Le coût de développement est énorme, et l'industrie doit pouvoir s'attendre à ce que cela soit rentable.

Le marché canadien des véhicules légers enregistre des ventes de tout près de 2 millions de véhicules par année, ce qui représente environ 9 p. 100 du marché nord-américain. Je ne crois pas que, même si nous apportons des changements ici, cela convaincra les fabricants de produire des véhicules légers pour le marché. Je crois que leur décision sera principalement fondée, comme toujours, sur la situation aux États-Unis.

Cela dit, vous nous recommandez de discuter avec les constructeurs automobiles. Je ne sais pas trop ce que nous pouvons en attendre, car la décision d'ouvrir ou non un marché sera purement économique.

Avez-vous discuté avec un des équipementiers? Ont-ils parlé d'un autre obstacle, outre leurs attentes concernant le rendement économique par rapport aux coûts de conception?

Mme Alicia Milner: Nous avons discuté avec les fabricants d'équipement et travaillons étroitement avec GM.

Je ne sais pas si vous le savez, mais le centre mondial de développement du combustible gazeux de General Motors est à Oshawa et les travaux à cet égard sont donc effectués ici en Ontario. Cela s'explique en partie par le fait que l'entreprise surveille aussi les faits et gestes du gouvernement. Bien sûr, il y a des raisons économiques, mais l'entreprise souhaite également comprendre à quels égards les choses changent et savoir si les gouvernements se montreront davantage intéressés à soutenir une solution de rechange donnée.

Je crois que c'est un autre élément qui est considéré et que le nombre de véhicules électriques est très éloquent à cet égard. Il s'agit en partie d'une nouvelle technologie novatrice, mais l'entreprise observe également la prise de mesures du gouvernement, et cela a soutenu la décision qui a été prise à l'interne.

M. Jeff Watson: Quel type de soutien gouvernemental recommandez-vous alors? Qu'est-ce que le gouvernement doit faire pour que l'entreprise comprenne qu'elle doit faire cela? Essentiellement, il y a deux considérations générales. La première est le prix pour le consommateur. Au Canada, les consommateurs ont tendance à privilégier les solutions de rechange beaucoup moins coûteuses et plus simples que ce qui est le cas dans le marché des États-Unis. La deuxième considération est le coût de réduction de la pollution associée aux nouvelles technologies que doivent engager les fabricants d'équipement.

Quel soutien devons-nous offrir afin que 9 p. 100 du marché nord-américain soit un petit peu plus attrayant pour eux.

Mme Alicia Milner: Je ne crois pas que « soutien » soit le bon mot. À l'heure actuelle, nous avons le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile d'Industrie Canada. Je demande aux membres du comité si ce sujet a été abordé avec ce groupe, avec l'ensemble des fabricants d'équipement autour de la table. Je ne connais pas la réponse.

M. Jeff Watson: Moi non plus en fait, mais il pourrait s'agir d'un bon sujet.

Vous avez parlé des corridors de camionnage nord-sud et du dialogue sur l'énergie propre. À ce moment, est-ce que c'est pour le bénéfice de l'industrie du camionnage, plutôt que pour celui des consommateurs?

Vous dites que le marché des consommateurs n'en est pas là. Que cherchez-vous — des stations d'essence sur la 401? De quoi parlez-vous? Qu'en est-il des fonds du secteur privé? Vous avez dit que les entreprises du secteur privé ne fournissent pas de fonds pour ce type d'infrastructure. De quoi ont-elles besoin pour participer?

• (1005)

Mme Alicia Milner: En ce qui concerne l'infrastructure pour les camions dans le corridor, il s'agit d'une question qui a entièrement trait au camionnage. La question plus importante à ce sujet en est toutefois une de concurrence pour le Canada. D'ici la fin de l'année en cours, il y aura 72 relais routiers où sera offert du gaz naturel liquéfié. Dans un an, il y en aura 150. Ils ont déjà été financés, et il y a déjà eu des annonces aux États-Unis. Dans le corridor nord-sud, il y a une importante circulation de camions et de biens. La flotte de camions du Canada sera relativement désavantagée si ces camions

utilisent du combustible 30 p. 100 moins cher. Il s'agit d'une menace à la concurrence dans le domaine du camionnage.

M. Timothy Egan: Vous avez parlé du dialogue sur l'énergie propre, et je veux souligner le fait que...

M. Jeff Watson: Elle en a parlé; je ne faisais que confirmer ce qu'elle a dit.

M. Timothy Egan: Dans le dialogue sur l'énergie propre, on n'a pas encore abordé le gaz naturel, n'est-ce pas? Dans le dialogue entre le Canada et les États-Unis sur l'énergie, on n'a pas tenu compte du gaz naturel. Nous croyons que c'est une lacune. Cela peut être compréhensible compte tenu de certains antécédents. Cependant, les changements du marché, la situation de l'approvisionnement et la capacité financière font que cela doit faire partie du dialogue. Nous croyons que cela entraînera bon nombre de discussions et que les fabricants d'équipement, notamment, en prendront note.

M. Jeff Watson: Vous avez indiqué que cela pourrait arriver soudainement ou graduellement. Quels sont les avantages si cela arrive soudainement? Quels sont les inconvénients si cela arrive graduellement? Si nous ne faisons rien à court terme, vraiment rien, vous dites que cela arriverait quand même. À quels obstacles serions-nous confrontés si la technologie devenait plus accessible aux consommateurs et plus abordable? À quelle situation serions-nous confrontés si nous ne faisons rien à court terme?

Mme Alicia Milner: Je crois que c'est une question d'occasions et d'occasions ratées. Nous pouvons nous en remettre au marché, mais nous croyons que cela arrivera.

Je vais vous présenter l'exemple de l'investissement de Shell en Alberta. L'entreprise investit 250 millions de dollars pour construire une installation de gaz naturel liquéfié à l'ouest de Calgary. Elle souhaite ainsi soutenir le marché du transport et elle utilisera ce combustible. Elle aura la capacité de le transporter par camion et par train pour soutenir notre corridor ouest et elle en vendra à d'autres marchés comme ceux des appareils de forage et des moteurs stationnaires.

Je crois que la question pour le comité et le Canada consiste à déterminer combien d'autres investissements de ce type il y aura et de quelle façon nous pouvons encourager ces investissements dans les 3 à 5 prochaines années plutôt qu'au cours des 10 à 15 prochaines années.

J'ai parlé du marché maritime. Il pourrait s'agir d'un obstacle potentiel. Pour se conformer aux normes d'émission entrant en vigueur en 2015, les chargeurs devront soit ajouter la technologie d'épuration, quoique la capacité soit insuffisante pour obtenir le carburant diesel à très faible teneur en soufre nécessaire pour le domaine maritime, soit utiliser le gaz naturel liquéfié. Le problème avec le gaz naturel liquéfié, c'est que les chargeurs en ont besoin à certains points et ils doivent être entièrement assurés qu'il y en aura. Le délai de modification des navires est d'au moins 18 mois, et il faut habituellement davantage de temps.

Ce pourrait être un secteur où il y aura des problèmes. Nous constatons que Transports Canada commence à travailler avec eux très étroitement sur la façon de favoriser cela afin que les chargeurs n'atteignent pas ces points critiques. Cependant, en ce qui concerne le transport routier, la question a vraiment trait au fait que l'investissement doit stimuler l'investissement du secteur privé et raccourci les délais.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci.

Je commencerais par le domaine maritime. Le document de l'Association canadienne du gaz indique que le gaz naturel liquéfié réduit de 100 p. 100 les oxydes de soufre et la matière particulaire. De quelle façon pouvons-nous réduire à zéro la matière particulaire provenant des moteurs à gaz naturel?

M. Timothy Egan: Je dois revenir sur la technologie. Nous obtenons ces renseignements de certains utilisateurs du transport maritime à l'heure actuelle.

J'allais parler de mesurabilité, mais poursuivez.

Mme Alicia Milner: Vous devez comprendre que le carburant de base a une concentration en soufre de 5 000 parties par million. Cette concentration est maintenant de 15 pour le carburant diesel routier. Le gaz naturel a toujours été très avantageux pour ce qui est des émissions de particules. C'est une des raisons pour lesquelles on a encouragé son utilisation en Californie il y a longtemps. Je crois que la mesurabilité fait peut-être partie de la question, mais le gaz naturel entraîne certainement de plus faibles émissions de particules et d'oxydes d'azote.

• (1010)

M. Mike Sullivan: Mais le taux d'émission n'est pas de zéro.

Mme Alicia Milner: Cela est fonction de la façon dont on peut le mesurer. Oui, je comprends ce que vous dites à ce sujet.

M. Timothy Egan: Mais c'est toutefois une question de mesurabilité. Vous avez raison, le taux d'émission n'est pas de zéro, mais le point est que...

M. Mike Sullivan: Non, mais je me demandais, par exemple, si vous faisiez fi de la matière particulaire de moins de un et de 10 microns pour obtenir cette proportion de 100 p. 100, et s'il n'était question que de la matière particulaire de moins de 10 microns. Si c'est le cas, je voulais savoir d'où viennent ces chiffres.

Les règlements sur le transport maritime que vous avez abordés et qui devraient entrer en vigueur en 2015 s'appliquent-ils aux océans ou seulement aux lacs?

Mme Alicia Milner: Ils s'appliqueront aux Grands Lacs à partir de 2015, et il y a déjà un périmètre de 200 miles sur les côtes Est et Ouest. La situation est que les gros chargeurs transocéaniques ont deux systèmes de carburant. Aussitôt qu'ils entreront dans cette écozone, ils se mettront à utiliser du combustible plus propre. Aussitôt qu'ils en sortiront, ils reviendront au combustible de soufre.

À l'heure actuelle, dans la mer Baltique, sur le plan environnemental...

M. Mike Sullivan: Tout est dans la zone de 200 miles.

Mme Alicia Milner: C'est également une zone semblable. Non, non, tout au complet. Mais, c'est ce qui s'en vient dans les Grands Lacs. Ils n'auront pas le choix. Par conséquent, les chargeurs effectuant du transport maritime à courte distance qui restent dans les eaux intérieures devront ajouter des technologies d'épuration, utiliser un carburant à plus faible émission ou, s'ils peuvent obtenir le carburant... Jusqu'à maintenant, évidemment, en raison de son prix, le gaz naturel n'a pu faire concurrence. Il n'a pas été en mesure d'être un concurrent dans ce marché. Cependant, en raison de l'augmentation des coûts du carburant ou de la technologie... il doit augmenter pour être conforme.

M. Mike Sullivan: Je voulais savoir si les chargeurs transocéaniques utiliseront réellement deux types de carburant, et je crois que oui, ce qui est étrange.

Essentiellement, c'est la réglementation qui a entraîné l'adoption potentielle du gaz naturel en tant que carburant, car nous voulons

avoir de l'air pur et diminuer les émissions de dioxyde de carbone. Est-ce que le gaz naturel est simplement une mesure provisoire? En d'autres termes, nous devons diminuer nos émissions de dioxyde de carbone de 75 p. 100 d'ici 2050. La proportion pour le dioxyde de carbone est de 23 p. 100. Par conséquent, soit nous diminuons nos transports de 80 p. 100 d'ici 2050 et utilisons le gaz naturel, soit nous trouvons une autre technologie.

Avez-vous des idées?

M. Timothy Egan: De la façon dont je comprends la question, vous dites que c'est la réglementation qui nous pousse à envisager le gaz naturel en tant que solution. Je dirais en fait que c'est la réglementation qui a entraîné la recherche de solutions de rechange au diesel, mais c'est la viabilité financière du gaz naturel qui en fait une solution de rechange. C'est le changement fondamental selon nous.

M. Mike Sullivan: Je sais que les grandes entreprises ferroviaires envisagent d'utiliser le gaz naturel liquéfié, car il est possible de placer un réservoir derrière la locomotive. Il est plus efficace pour elles de transporter leur carburant de cette façon que de transporter un réservoir d'urée, ce qu'elles doivent faire pour extraire les particules des tuyaux d'échappement en vue de respecter les normes du groupe 4. C'est une situation très problématique. En fait, certaines d'entre elles utiliseront les systèmes d'injection d'urée, mais je crois comprendre que des discussions sont tenues avec le CN sur la création d'une flotte de véhicules au gaz naturel qui — corrigez-moi si j'ai tort — pourraient parcourir la distance du Canada aller-retour sans avoir à faire le plein.

M. Timothy Egan: Je ne connais pas l'ampleur, mais vous avez raison sur le fait que des conversations sont en cours sur la possibilité d'avoir recours au gaz naturel et de fixer au train un réservoir de gaz naturel liquéfié.

M. Mike Sullivan: Est-il également possible que, pour les Grands Lacs, la réglementation pousse les entreprises à utiliser le gaz naturel liquéfié plutôt que les technologies d'épuration, comme il est suggéré, et plutôt que les systèmes d'injection d'urée?

Mme Alicia Milner: Oui, selon moi cela est très probable.

Pour ce qui est de la collaboration avec Transports Canada à l'heure actuelle, on reconnaît... On a effectué une étude il y a un an sur les solutions de rechange aux fins de la conformité et ce que ces solutions coûteraient aux chargeurs. La conclusion générale sur les carburants de rechange — et on s'est penché sur le biodiesel et d'autres solutions renouvelables —, c'est que la seule possibilité est le gaz naturel liquéfié. Il y a beaucoup de changements dans ce domaine, beaucoup de questions sur ce qu'il faut faire pour intégrer ce carburant au marché, puisqu'il s'agit d'un nouveau marché.

Je mentionnerais également que, au Québec, le facteur principal pour les traversiers était la réduction des émissions de carbone. Évidemment, certains des autres avantages, notamment la viabilité financière, étaient merveilleux, mais cela a été fait dans le cadre d'une initiative environnementale complète tandis qu'on améliorait les traversiers.

• (1015)

Le président: Merci. Je dois vous arrêter.

Monsieur Richards.

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

Merci à vous tous. C'est une discussion très intéressante jusqu'à maintenant, et j'espère en entendre davantage une réponse aux questions que j'ai. J'ai toute une série de questions; commençons sans plus tarder.

Mes questions s'adressent principalement à MM. Sanford et Egan; je commencerai donc par vous, monsieur Sanford, au sujet du ravitaillement à domicile. Madame Milner, si vous avez quelque chose à ajouter, n'hésitez pas à le faire.

Je crois que j'essaie de mieux comprendre les postes de ravitaillement à domicile, et je commencerai donc par quelques questions. Quelle est la durée de vie de ces postes de ravitaillement à domicile, et quelles sont les déficiences types? Faut-il les réparer, et qu'advient-il dans une telle situation?

Je commencerai par ces deux questions.

M. Tim Sanford: Parfait. Si nous nous penchons sur les deux postes de ravitaillement à domicile qui ont été présentés précédemment, l'appareil de ravitaillement de véhicules à domicile — c'est le modèle FMQ-2 — a environ...

M. Blake Richards: Pardonnez-moi, duquel parlez-vous? S'agit-il de celui qui est dans le garage ou du plus gros...

M. Tim Sanford: Le plus gros à l'extérieur. C'est celui qui est sur le marché à l'heure actuelle, je peux donc en parler en connaissance de cause.

Le module de compression peut durer environ jusqu'à 5 000 heures avant qu'il faille procéder à un rétablissement. À l'intérieur du compartiment, il y a en fait quatre composantes. Il y a un compresseur, des commandes, des pièces électroniques et le ventilateur.

La pièce maîtresse du compresseur lui-même, dans le module de compression, a habituellement une durée de vie d'environ 5 000 heures, soit quelque 15 000 litres de carburant. Après cette durée de vie d'environ 5 000 heures, il faut changer le module de compression.

M. Blake Richards: Si on examine le nombre de pleins pour un véhicule de taille moyenne, parlons-nous d'environ 3 000 pleins?

M. Tim Sanford: Oui, dans ces eaux-là. On parle donc d'un coût de 1 500 \$ à ce moment-là afin de changer le module de compression pour avoir 5 000 heures de plus. On espère que, à ce moment-là, la durée de vie sera passée de 7 000 à 10 000 heures. Au fil des ans, la durée de vie de ces compresseurs a augmenté; c'est donc un avantage considérable à ce point.

M. Blake Richards: D'accord. Les plus petites unités à l'intérieur du garage ne sont pas vraiment utilisées à l'heure actuelle. En est-on à l'étape du développement?

M. Tim Sanford: Nous en sommes au processus d'homologation à l'heure actuelle. Nous tenterons de les mettre en marché environ à l'automne. La durée de vie de ce compresseur est d'environ 6 000 heures. Cependant, vous n'êtes...

M. Blake Richards: Le rendement de ce compresseur est légèrement moins élevé.

M. Tim Sanford: Exact.

M. Blake Richards: Moins de la moitié en fait.

M. Tim Sanford: Dans ce cas, vous comprimez du gaz naturel et produisez environ un litre par heure, la compression est donc moindre.

M. Blake Richards: D'accord. Cela fait une bonne transition pour ma prochaine question. Je sais que M. Poilievre a parlé de cela précédemment, mais, à l'heure actuelle, ils serviraient, disons, aux

migrants journaliers, notamment. Pour quelqu'un comme moi qui parcourt de grandes distances dans son véhicule — ma circonscription est étendue —, un appareil comme celui-là ne serait pas aussi efficace s'il s'agissait de la seule méthode de ravitaillement.

Des travaux sont-ils effectués pour améliorer la rapidité ou le rendement de ces postes de ravitaillement ou est-ce simplement impossible?

M. Tim Sanford: Du point de vue du rapport coût-efficacité, non. C'est un produit qui est destiné aux migrants journaliers types, on a donc analysé ce qui est requis pour le migrant journalier moyen. Pour ce qui est de l'appareil de ravitaillement de véhicules à domicile de modèle FMQ-2, il s'agit d'un appareil pouvant fournir la quantité de carburant dont a habituellement besoin une personne qui utilise beaucoup son véhicule.

Mme Alicia Milner: Puis-je parler de ce point pour une seconde? Les travaux effectués aux États-Unis que j'ai mentionnés ciblent toutefois des paramètres de rendement beaucoup plus élevés en ce qui a trait aux résultats et aux coûts par litre fourni. Le secteur privé a investi beaucoup d'argent à cet égard, reconnaissant qu'il fallait passer à la prochaine étape pour une plus grande présence dans le marché.

M. Blake Richards: Actuellement, pour une voiture type de migrant journalier — la Honda Civic est le type d'exemple que nous entendons le plus souvent —, nous parlons d'une distance d'environ 100 miles pour un ravitaillement type pendant la nuit. Qu'en est-il des augmentations sur lesquelles on travaille aux États-Unis?

● (1020)

Mme Alicia Milner: Selon certains chiffres que j'ai vus, il s'agissait d'un minimum de quatre litres par heure. Cependant, je crois que cela représentait la fourchette inférieure.

M. Blake Richards: C'est quatre fois le taux, ce serait une grande différence. D'accord.

M. Timothy Egan: Si je peux me permettre, j'aborderai cette question.

Les annonces récentes effectuées par le secrétaire à l'Énergie des États-Unis sur les investissements faits et les efforts déployés pour faire progresser cette technologie — et nous serions heureux qu'il vienne parler devant le comité — montrent que le gouvernement des États-Unis reconnaît qu'il s'agit d'une occasion clé. Si nous pouvons faire progresser cette technologie, cela changera grandement la réaction des consommateurs.

Le président: Merci.

Vous avez parlé de l'Europe et de l'utilisation qui en est faite là-bas. Il ne s'agirait évidemment pas de personnes qui parcourent de grandes distances. Reçoivent-elles un crédit d'impôt, ou sont-elles incitées à procéder à la conversion?

M. Tim Sanford: La différence est l'écart entre les carburants, ce qui fait que le rapport coût-efficacité est beaucoup plus élevé. Le gaz est beaucoup plus cher là-bas qu'ici.

Le président: C'est strictement le prix du carburant en d'autres termes.

Mme Alicia Milner: Les carburants produits à base de pétrole brut sont très taxés en Europe.

Le président: Passons à M. Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Je vais laisser la parole à M. Richards.

M. Blake Richards: Merveilleux. C'est très apprécié. C'est très bien que le secrétaire parlementaire le permette.

J'avais d'autres questions. Quelques-unes ont trait au ravitaillement à domicile. J'en ai deux autres à ce sujet, puis je poserai peut-être d'autres questions.

Évidemment, ce coût complexifie la situation. Je crois que nous parlions de 4 500 à 5 000 \$ pour avoir un de ces postes de ravitaillement à domicile.

Qu'en est-il de l'idée, et je crois que vous en avez parlé monsieur Sanford, de la location? Qu'est-ce que cela changerait pour le consommateur et quel serait le coût pour ce dernier?

M. Tim Sanford: Merci pour la question.

Enbridge Gas, par exemple, a un programme de location. Le coût est d'environ 100 \$ par mois, ou un petit peu moins, ce qui comprend l'entretien des compresseurs. Quiconque consomme à l'heure actuelle plus de 100 litres par mois en tirera profit sur le plan économique, le delta étant de 1 \$ par litre.

M. Blake Richards: Cela peut être utile pour la prochaine question également.

Une des choses auxquelles j'ai pensé, c'est le marché des véhicules d'occasion. Évidemment, une personne qui achète un véhicule au gaz naturel neuf et le poste de ravitaillement à domicile pourrait faire valoir que, pendant le cycle de vie du véhicule, disons quatre ou cinq années, cela donnerait des résultats positifs pour elle. Cependant, pour une personne qui achète un véhicule d'occasion, les résultats pourraient ne pas être aussi positifs relativement aux coûts, surtout si elle a dû acheter le poste de ravitaillement à domicile.

Je me demande s'il existe des données probantes sur les véhicules d'occasion. Une personne qui cherche à vendre un véhicule au gaz naturel doit-elle essayer une perte en ce qui concerne le recouvrement d'une partie des coûts engagés? Est-il ardu de vendre sur le marché un véhicule au gaz naturel d'occasion?

M. Tim Sanford: À l'heure actuelle, le marché des véhicules d'occasion est en fait très fort. À cette étape, les gens ont payé pour la conversion du véhicule. Les consommateurs tirent immédiatement profit d'une économie de coûts, car ils payent environ le même prix pour un véhicule, que ce dernier fonctionne à l'essence ou au gaz naturel. Ils commencent à économiser un dollar par litre immédiatement après l'achat.

M. Blake Richards: Je présume que l'idée serait encore plus attrayante si on pouvait louer le poste de ravitaillement à domicile.

M. Tim Sanford: L'idée est très attrayante en ce moment. Nous recevons probablement de trois à cinq appels en moyenne par jour sur les postes de ravitaillement à domicile, et ce, uniquement dans la région de l'Ontario. Le concept commence à se répandre partout au pays. Le sujet de départ de bon nombre de conversations sont les véhicules d'occasion et ce que nous savons de leur accessibilité.

M. Blake Richards: D'accord.

Dans votre exposé, vous avez mentionné quatre chose que le gouvernement pouvait faire pour stimuler la croissance du ravitaillement à domicile. J'ai trouvé que les deux derniers points étaient les plus intéressants. J'aimerais que vous les approfondissiez un peu. Un de ces points consistait à encourager l'harmonisation interprovinciale. J'ai l'impression que vous dites que les diverses provinces ne reconnaissent pas les normes d'autres provinces. C'est ce que je crois que vous dites. Vous avez également abordé les tests effectués à l'étranger et notre acceptation de ceux-ci.

Pouvez-vous parler un peu de ces points et me dire exactement ce que vous souhaitez qu'il advienne?

●(1025)

M. Tim Sanford: Oui, bien sûr. Je vais vous donner un exemple au sujet de votre première question sur l'harmonisation interprovinciale.

Par exemple, un cylindre utilisé pour l'entreposage du gaz naturel peut être certifié et enregistré en Ontario, mais cela n'est pas le cas au Québec. Il faut différents types de cylindres — les NEC, par exemple, ces numéros —, et on a donc affaire à des problèmes de logistique et de coûts à cet égard.

M. Blake Richards: Existe-t-il un certain nombre d'exemples connexes?

M. Tim Sanford: Je suis sûr que la réponse est oui si l'on se penche sur les sujets de la conversion et de l'infrastructure.

M. Blake Richards: D'accord.

M. Tim Sanford: Quelle était votre deuxième question déjà? Désolé.

M. Blake Richards: Elle portait sur les règlements que vous avez mentionnés concernant l'acceptation, par Transports Canada, des tests effectués à l'étranger.

M. Tim Sanford: Les tests effectués à l'étranger, oui, bien sûr. Si l'on prend, par exemple, l'accessibilité des véhicules de fabricants d'équipement en Europe, il y a plus de 20 véhicules au gaz naturel offerts. Il serait très utile de pouvoir importer ces véhicules, mais, en raison de la logistique et de la certification, cela ne peut se faire.

Cependant, une Volkswagen, par exemple, une Volvo...

M. Blake Richards: Savez-vous précisément quel est le problème dans ces situations? Il serait évidemment utile que nous sachions précisément quels sont les obstacles, les règles ou les règlements qui préviennent cela.

M. Tim Sanford: Je crois que le problème a uniquement trait à l'approbation de Transports Canada relativement à l'utilisation de ces véhicules ici au Canada.

Le président: Merci, monsieur Richards.

M. Blake Richards: Merci.

Le président: Voilà qui conclut le premier tour. Je vais de nouveau céder la parole pour une autre brève série de questions.

Je sais que MM. Sullivan et Aubin ont quelques questions.

M. Mike Sullivan: En effet.

Je voulais juste confirmer... Un des sujets que nous avons abordés, un des points de discussion, a été le cadre réglementaire. Essentiellement, en raison de ce qui se passe au milieu de l'océan, le choix par défaut est un carburant qui ne pourrait être plus sale. Sans réglementation environnementale, nous aurions tous des voitures au mazout brut. Ai-je raison? Le carburant qui coûte le moins cher n'est pas toujours le meilleur pour l'environnement.

Par conséquent, est-il juste de dire que la réglementation joue un rôle important, pas seulement sur le plan du carburant? Le prix du carburant est également fonction de la taxe connexe, comme vous venez de le décrire pour l'Europe; ainsi, la réglementation et les taxes sont d'importants facteurs qui poussent les gens, les entreprises et les propriétaires de flotte à envisager le gaz naturel.

Mme Alicia Milner: Je ne considère pas que ce soit entièrement vrai. Oui, dans le secteur maritime, c'est ce que nous constatons, mais dans le transport routier, pas vraiment. En raison des normes d'émission plus rigides, nous avons toutefois constaté que les fabricants d'équipement ont conçu leurs produits de façon à réduire les émissions d'échappement de ces derniers.

Maintenant que des normes sur les émissions de carbone entreront en vigueur — il y en a déjà pour les véhicules légers et il y en aura sous peu pour les véhicules lourds —, il y aura de la place pour le gaz naturel, car on reconnaîtra que le gaz naturel émet moins de carbone. Le problème, c'est que cela concernera les fabricants; par conséquent, le portefeuille complet de ces derniers devra être conforme à la norme.

Cependant, jusqu'à maintenant, les émissions de carbone des véhicules n'ont pas été réglementées, et, en ce qui concerne les émissions d'échappement, le gaz naturel a toujours eu un gros avantage. Évidemment, en ce qui concerne le diesel, le débat est clos. Dans les deux dernières rondes de mise en oeuvre de normes d'émission, au chapitre du diesel, il est devenu essentiellement plus ardu de se conformer... Le gaz naturel est toujours associé à une certaine simplicité, ce qui est un avantage, mais, en effet, je crois que la réglementation est un facteur très important généralement pour bon nombre de raisons sociétales.

Est-ce que cela contribuera de façon importante à l'arrivée sur le marché de ce carburant? Je ne crois pas vraiment. Cela aidera. Cela contribuera. Mais il doit y avoir d'autres éléments. Il doit y avoir des facteurs économiques. Il faut d'autres éléments pour que cela fonctionne, selon moi, sur le plan du transport routier, pour que cela soit significatif.

Le président: Monsieur Egan.

M. Timothy Egan: Oui, je peux répondre à cette question.

S'il y a un cadre réglementaire en place, l'industrie du gaz naturel s'y conformera. Ainsi, à cet égard, oui, on réagit au cadre réglementaire. Cependant, le fait que le gaz naturel soit fondamentalement abordable n'a rien à voir avec la réglementation. En effet, c'est une question d'adaptabilité du produit.

Cela est lié au point que j'ai abordé précédemment sur le bon carburant, au bon endroit, au bon moment. Certains carburants sont particulièrement bien adaptés à certaines applications. Le gaz naturel est une solution que nous avons au Canada qui, en tant que carburant et technologie, est très bien adaptée à une multitude d'applications. C'est ce qui favorise son utilisation.

• (1030)

Le président: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai deux brèves questions, pour terminer.

Premièrement, je regarde le dépliant sur les installations de ravitaillement à domicile, et faire le plein à l'air particulièrement réjouissant, si je me fie au visage de la dame et du monsieur. En fait, je pense qu'il s'agit de deux hommes, ce n'est pas clair, mais peu importe. Après 25 ans dans l'enseignement, j'ai déjà reçu quelques pizzas, ce qui n'était pas une marque de représailles très grave.

Qu'en est-il des mesures de sécurité pour cet appareil? Entre autres, je vois que tout le tuyau d'alimentation est à l'extérieur et il pourrait très bien être coupé pendant la nuit. Si on parle d'une alimentation de 12 heures, c'est quelque chose. Quelqu'un, par inadvertance, pourrait endommager l'appareil en question en reculant au lieu d'avancer. Il me semble qu'il y a là des problèmes de sécurité.

Deuxièmement, pour terminer, est-ce que les grandes compagnies gazières ont songé ou songent à offrir des mesures incitatives aux clients pour réduire la facture de cette conversion?

[Traduction]

M. Tim Sanford: Je vais répondre à la question portant sur la sécurité, si vous me le permettez.

C'est un excellent point. C'est considéré comme un appareil. Votre question porte sur la possibilité qu'une personne vienne endommager le tuyau pendant la nuit. Les pièces électroniques sont intégrées, et il y a des mesures de précaution concernant la sécurité. Un capteur permet de relever les baisses de pression. Par conséquent, si le tuyau est coupé, par exemple, les pièces électroniques le relèveront et éteindront le compresseur. Une propriété inhérente du gaz naturel est qu'il est plus léger que l'air; il monte et se dissipe s'il y a une fuite. Contrairement à l'essence, qui s'accumule sur le sol et forme des plaques.

L'ensemble des fonctions de sécurité ont été intégrées au système pour permettre le ravitaillement du véhicule à l'extérieur et à l'intérieur.

M. Timothy Egan: Si je peux ajouter quelque chose sur la question de la sécurité, ces appareils sont approuvés par l'Association canadienne de normalisation. Il peut y avoir dans les différentes provinces des dispositions supplémentaires sur ces appareils. Les fournisseurs de services publics eux-mêmes installent des produits pouvant avoir des répercussions sur la sécurité dans les foyers, et ces produits sont utilisés pour les appareils de chauffage, les chauffe-eau, les appareils de cuisson, les barbecues et un vaste éventail d'applications. La sécurité est la priorité principale, et ils ne placeront pas un de ces éléments dans leur système s'il ne respecte pas les normes de sécurité qu'ils ont établies.

Avec votre deuxième question, vous cherchiez à savoir si les fournisseurs de services publics envisageraient de prendre part à de telles ententes de financement. Je crois que M. Sanford a indiqué qu'Enbridge le fait déjà. La réponse courte est oui. Cela peut dépendre du fournisseur et du fait que cela soit permis ou non aux termes de son cadre réglementaire. Bien sûr, tous les fournisseurs sont réglementés par un conseil provincial, car il y a monopole dans le secteur qui leur a été concédé. Cependant, il existe bon nombre de programmes pour aider les consommateurs qui possèdent des appareils fonctionnant grâce aux services publics. En fait, nous examinons un ensemble d'autres applications connexes afin que cela soit le plus simple possible.

Comme le président l'a mentionné, la simplicité pour le consommateur est la clé. En tout temps, il s'agit d'un des objectifs des services publics.

[Français]

Le président: Merci.

Monsieur Coderre, c'est à vous.

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

Je dois vous avouer que je suis de plus en plus converti à cette nouvelle approche. L'avantage, tant pour le consommateur que pour le décideur, c'est d'avoir un éventail de moyens qui permettent d'améliorer la consommation et d'avoir un meilleur environnement. Cependant, il y a des mauvais côtés à cela. Je vais vous envoyer une petite balle courbée. Si cette approche a autant de succès que ce qu'on prévoit, il y aura nécessairement une augmentation du nombre de voitures. Quand ça va coûter moins cher, les gens vont faire le plein encore plus. Il y aura donc plus de voitures sur la route.

Dans vos prévisions, dans le meilleur des mondes, cela pourra-t-il amener une recrudescence des voitures et ainsi créer un problème de congestion routière? On vit dans un monde de plus en plus urbain. Nul besoin de vous dire qu'en ces temps-ci, il y a un festival continu non seulement de manifestations étudiantes, mais également de cônes orange. L'augmentation du nombre de voitures ne créera-t-elle pas un autre problème? C'est un beau problème pour vous, parce que vous vendez des voitures de toute façon, mais est-ce un problème que vous devez envisager dans vos discussions avec vos futurs alliés, comme les fédérations des municipalités?

Madame Milner, je vois que vous avez le goût de répondre. Laissez-vous aller tous les deux.

•(1035)

[Traduction]

Mme Alicia Milner: Je croyais que vous alliez nous parler de quelque chose de différent, concernant l'effet que cela aura sur le prix du carburant.

L'hon. Denis Coderre: Moi aussi. C'est la deuxième fois.

Mme Alicia Milner: Ce n'est qu'une question de temps.

M. Timothy Egan: Je crois que vous abordez une question plus vaste ayant trait à la plus grande urbanisation de la société et aux enjeux connexes. C'est un élément sur lequel nous nous penchons d'une myriade de façons. C'est pour cette raison que nos travaux sont axés, entre autres, sur l'intégration des systèmes énergétiques communautaires pour distribuer l'énergie de façon plus efficiente globalement.

Les systèmes énergétiques de district, par exemple, peuvent être une façon très efficiente de distribuer l'énergie dans des zones urbaines densément peuplées. Le gaz naturel peut aider à cet égard. La consommation de gaz naturel pourrait même diminuer, ce que nous comprenons, mais il y en aura toujours. L'évolution du marché à mesure que notre société change et que nous devenons de plus en plus urbanisés a des effets positifs et négatifs sur la consommation de gaz naturel.

C'est un marché dans lequel nous oeuvrons et nous réagirons à ces changements. Fondamentalement, nous sommes des entreprises de services énergétiques. Comme les consommateurs peuvent faire des choix, notamment sur les services énergétiques qu'ils utilisent, nous nous assurons que nous pouvons offrir ces choix. Nous tentons d'anticiper les types de changements dont vous parlez et de réagir en conséquence.

Mes entreprises adhérentes ne font pas d'argent sur le prix du gaz. C'est un transfert sur la facture. Elles font de l'argent sur les services énergétiques qu'elles fournissent; par conséquent, elles cherchent constamment de meilleures façons de faire. Je mentionnerai que, un des éléments que nous n'avons pas abordés ici, mais qui, selon moi sont pertinents, a trait à l'intégration croissante des services énergétiques — gaz et électricité —, ce qui fait partie de la réaction au défi dont vous parlez. Je crois que c'est positif pour notre société en général.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Au Québec, évidemment, il y a Gaz Métro. Il y a eu un changement culturel. Non seulement avons-nous nationalisé notre électricité et sommes-nous portés vers les voitures électriques, par exemple, mais on remarque de plus en plus un changement de culture, notamment au chapitre de la consommation dans les maisons. Au fond, on vient rejoindre votre convertisseur, pour ce qui est de la maison, des nouvelles sortes de voitures et du changement culturel.

[Traduction]

Sommes-nous à la croisée des chemins? Qui est votre pire ennemi? Est-ce les gens qui ne veulent pas abandonner le pétrole ou... Comment se porte le lobby?

M. Timothy Egan: Nous sommes amis avec tout le monde.

L'hon. Denis Coderre: C'est l'histoire de ma vie, mais qu'en est-il de vous?

M. Timothy Egan: Les circonstances évoluent si rapidement que nous devons être amis avec tout le monde. La réalité fondamentale, c'est que les consommateurs d'énergie ont de plus en plus de choix qui leur sont offerts. Comme je l'ai dit, nous sommes dans le secteur des services publics et fournissons des services énergétiques. La combinaison de ces services changera.

Nous communiquons constamment avec les fournisseurs de services d'électricité. En fait, plusieurs de mes membres sont eux-mêmes des entreprises offrant des services intégrés de gaz et d'électricité — par exemple Manitoba Hydro ou FortisBC. D'autres entreprises possèdent d'importantes parts dans l'industrie de l'électricité. Gaz Métro est propriétaire d'entreprises de distribution d'électricité au Vermont. Ce genre de choses se voit partout.

Qui est notre pire ennemi? Il s'agit de la personne, de l'entité ou — si j'ose dire — du gouvernement qui examine notre produit et dit qu'il y a un bon choix et un mauvais choix plutôt que de permettre aux consommateurs de prendre la décision.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci.

Simplement à titre informatif, quelle est la taille ou la capacité du réservoir d'un véhicule léger au gaz naturel? En quoi consiste l'économie de carburant, en litres consommés par 100 kilomètres, comparativement à l'essence sans plomb, par exemple?

Mme Alicia Milner: La capacité totale d'entreposage de carburant du véhicule est fonction du nombre de réservoirs ou, s'il s'agit d'une conversion, de la capacité que le consommateur souhaite...

M. Jeff Watson: Prenons un camion Dodge, par exemple.

Mme Alicia Milner: Un camion aurait probablement une capacité de 300 à 400 kilomètres. Ce peut être plus élevé dans certains cas, et moins, dans d'autres.

M. Timothy Egan: C'est exact.

Mme Alicia Milner: Concernant la consommation de carburant, nous parlons tout le temps du prix du gaz naturel par rapport au litre d'essence ou de diesel. Le gaz naturel et l'essence ont une efficacité très comparable relativement au volume de carburant consommé par le moteur. Par conséquent, si la capacité est de 12 litres par 100 kilomètres, il s'agirait de 12 litres équivalents d'essence par 100 kilomètres. L'efficacité est presque pareille, mais le volume de carburant dans le véhicule doit être supérieur pour avoir la même énergie. C'est la différence.

•(1040)

M. Jeff Watson: Donc, quelle doit être la taille du réservoir? Vous m'avez fourni des chiffres pour les distances.

Mme Alicia Milner: Voulez-vous que je vous fournisse des dimensions?

M. Jeff Watson: Non. Combien de litres pourrait contenir le réservoir? Si j'ai un camion et que le réservoir est de 110 litres pour l'essence, je sais qu'il faut deux personnes pour l'installer. Je sais comment cela fonctionne, car j'ai travaillé dans l'industrie de l'automobile. L'utilisation du gaz naturel pour les véhicules est une nouveauté, je ne connais donc pas bien cette technologie.

M. Tim Sanford: Connaissant l'après fabrication, je dirais que le réservoir pourrait contenir environ de 20 à 40 litres équivalents de gaz naturel.

M. Jeff Watson: Merci.

Je vais laisser le temps qu'il me reste à M. Poilievre, s'il a...

Le président: D'accord.

M. Pierre Poilievre: Madame Milner, vous parliez du litre équivalent d'essence et de la différence quant au volume requis. À l'heure actuelle, quelle est la différence de prix précise entre un litre d'essence et un litre équivalent de gaz naturel?

Mme Alicia Milner: Aujourd'hui, à un poste de ravitaillement public, c'est environ 50 ¢ le litre. Cependant, vous devez savoir qu'au moins 20 ¢ de ce montant, selon la province dans laquelle vous êtes, est une différence de taxes, car le niveau de taxation du gaz naturel n'est pas le même que celui de l'essence et du diesel.

M. Pierre Poilievre: Quelle est votre recommandation au sujet de la taxe d'accise?

Avant de répondre, la taxe d'accise constitue réellement une méthode pour financer l'infrastructure sur laquelle les gens circulent. C'est presque comme si les gens payaient pour leur utilisation de la route quand ils remplissent leur réservoir et payent cette taxe d'accise. S'il n'y a pas de taxe d'accise sur le gaz naturel, les gens qui ont des véhicules au gaz naturel comprimé pourraient circuler aux frais des contribuables sur l'infrastructure publique.

Du point de vue de la politique publique, quel devrait être le montant de la taxe d'accise selon vous, quand faudrait-il l'imposer et pourquoi?

Mme Alicia Milner: Je m'en remettrai partiellement à...

Nous travaillons étroitement avec l'Alliance canadienne du camionnage, pour en revenir aux véhicules lourds. Nous sommes fortement en accord avec le point de vue de ses responsables à cet égard, soit que nous comprenons tous que, si ce carburant devient

populaire, la taxe suivra. Ce ne peut-être autrement: les gouvernements, à l'échelle fédérale et provinciale, ont besoin de ce revenu pour financer l'infrastructure.

Cependant, à l'heure actuelle, la situation est telle que ce montant de 50 ¢ par litre est également associé à une structure de coûts, car il s'agit en fait d'une nouvelle industrie. Nous avons besoin des bénéficiaires pour entrer dans le marché. Nous devons atteindre une certaine envergure et, du point de vue des responsables de l'alliance, du moins en ce qui a trait au camionnage, cela nécessitera de 7 à 10 années environ.

Je crois qu'un pourcentage pourrait être établi en ce qui a trait à la percée sur le marché. S'agit-il de 10 p. 100, de 5 p. 100? Quel est le seuil en fonction duquel on taxe le carburant?

Nous croyons que cela arrivera. Cela dit, nous croyons également que le gaz naturel, comme il s'agit d'un produit beaucoup moins cher que le pétrole brut, est très susceptible d'être taxé. Ce que nous ne voulons pas voir toutefois, c'est la fin de ce projet avant qu'il ait commencé.

M. Pierre Poilievre: Vous pensez que cela pourrait se faire de façon progressive donc?

Le président: Je dois vous interrompre. Il n'y a plus de temps.

Je remercie nos invités d'être venus.

J'ai remarqué que, dans un de vos commentaires, vous avez parlé de réglementation partout au pays. Nous savons tous à quel point cela est complexe. Je crois que ce sera un des plus grands défis: tenter de mettre en oeuvre un régime qui s'applique partout au Canada au lieu que ce soit les gouvernements provinciaux qui l'établissent, car chaque province a déjà commencé le processus. De quelle façon s'y prend-on pour changer la réglementation après coup et comment peut-on veiller à ce que chacun soit au même niveau?

Merci de votre participation aujourd'hui. Nous en sommes reconnaissants.

Membres du comité, passez une bonne semaine de relâche dans vos circonscriptions et travaillez fort. Nous nous reverrons mardi à votre retour.

Merci.

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>