



Chambre des communes
CANADA

Comité législatif chargé du projet de loi C-30

CC30 • NUMÉRO 005 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 6 février 2007

—
Président

M. Laurie Hawn

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

Comité législatif chargé du projet de loi C-30

Le mardi 6 février 2007

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC)): Je déclare la séance ouverte. Je vous souhaite la bienvenue à la cinquième séance du Comité législatif chargé du projet de loi C-30.

[Français]

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins.

[Traduction]

Nous avons deux heures bien remplies devant nous, donc nous devons procéder promptement. Comme ce matin, le président sera assez strict quant au temps accordé pour les questions.

Nous demanderions aux journalistes de s'en aller, s'il vous plaît.

Nous allons inviter chacun des témoins à nous présenter un exposé de dix minutes ou moins, si possible. Ainsi, nous pourrions consacrer 50 minutes aux exposés, puis disposer d'une heure dix minutes pour les questions. Nous partirons tous d'ici un peu plus intelligents et mieux informés qu'à notre arrivée.

Bienvenue à tous.

Voulez-vous faire une annonce pour commencer, monsieur Warawa?

M. Mark Warawa (Langley, PCC): Merci, monsieur le président.

Les membres du comité ont demandé des détails sur le moment où le ministre pourrait comparaître. Comme je l'ai déjà dit, il a bien hâte de venir ici. Il y sera jeudi. Il a modifié son horaire pour pouvoir être avec nous pendant les deux heures au complet, et il a bien hâte de rencontrer les membres du comité.

Je pense que nous n'avons pas encore d'ordre du jour pour jeudi, donc nous pourrions peut-être consacrer les deux heures au ministre.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Warawa.

Monsieur Nantais représente l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Êtes-vous prêt?

M. Mark Nantais (président, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Nous sommes prêts, monsieur le président. Merci infiniment.

Bonjour à tous les membres du comité.

Je tiens d'abord à vous remercier de nous permettre de nous entretenir avec les membres de comité au sujet du projet de loi C-30 et des modifications qu'il apporterait à la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, qu'on trouve ici.

L'orientation que ce projet de loi pourrait prendre pourrait avoir des incidences très marquées sur nos sociétés membres, leurs usines ainsi que les produits qu'elles produisent ici et vendent au Canada.

Comme la contribution des émissions des nouveaux véhicules à l'ensemble des gaz à effet de serre de tous les secteurs au Canada représente 1 p. 100, nous estimons que cet objectif excessivement restreint de réglementation de l'économie de carburant ne réussira pas à lui seul à faire diminuer les émissions autant qu'on le croirait.

Si le gouvernement réglemente l'économie de carburant pour les modèles 2011, comme le premier ministre l'a laissé entendre il y a quelques heures, nous vous recommandons que cette réglementation s'accompagne d'une série d'initiatives stratégiques intégrées qui se renforcent mutuellement pour réduire les émissions autant qu'on s'y attend. C'est justement d'intégration que les représentants de l'industrie automobile souhaitent vous parler cet après-midi.

Au sujet du projet de loi C-30, le secteur automobile est déterminé à fournir aux consommateurs des technologies améliorant les économies de carburant des véhicules ainsi qu'à réduire le smog et les émissions de gaz à effet de serre de façon durable. Pour réduire ces émissions de façon notable, le secteur appuie la série de mesures intégrées et détaillées qui a été proposée au Canada pour accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et je souligne le mot « accélérer ».

Les gaz à effet de serre qui engendrent le changement climatique, principalement du dioxyde de carbone, le principal gaz émis par la consommation automobile d'essence, ne peuvent être filtrés ou convertis grâce à la technologie seulement. Il faut plutôt réduire notre dépendance vis-à-vis les carburants non renouvelables à base de carbone et les remplacer par des carburants renouvelables propres et des technologies de propulsion avancées.

En plus de nouvelles technologies pour les véhicules, le Canada a véritablement besoin d'une stratégie intégrée favorisant des carburants plus propres et la diversification des carburants. Celle-ci devrait mettre l'accent sur les carburants renouvelables, des stratégies et des mesures d'aide en matière de fiscalité et d'infrastructure, des stratégies gouvernementales et commerciales concertées visant la flotte de véhicules, des incitatifs pour pousser les consommateurs à favoriser les technologies qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre, des mesures d'aide à la commercialisation de nouvelles technologies avancées, de même que des incitatifs pour contribuer à retirer de la circulation les vieux véhicules très polluants du Canada.

Comme pour la réduction des émissions génératrices de smog, les carburants jouent un rôle extrêmement crucial. La stratégie du Canada doit comprendre des normes de qualité pour les carburants et des incitatifs pour diversifier la dépendance du Canada envers l'essence et les autres carburants non renouvelables.

Par exemple, le Canada doit aller au-delà des politiques actuelles afin d'accélérer l'accès au carburant de type E10 et de favoriser le biodiesel E85 ainsi que les autres types de carburant pouvant réduire la production de gaz à effet de serre de plus de 50 p. 100 pour chaque véhicule. Il faut également offrir des incitatifs et de l'aide afin de mettre une infrastructure en place pour les carburants différents, pour que les consommateurs aient accès à des biocarburants comme le E85, le biodiesel et ultimement, à plus long terme, l'hydrogène.

Par exemple, même si l'on a déjà facilement accès aux véhicules polycarburants E85 et qu'il y en a environ 326 000 sur nos routes, à un coût minime ou nul pour les Canadiens, les carburants qui permettent de réaliser les réductions les plus grandes — des réductions énormes — ne sont pas disponibles.

Les stratégies sur l'alimentation des flottes gouvernementales et commerciales peuvent accélérer considérablement l'adoption de véhicules qui consomment des carburants générant moins d'émissions. Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux devraient prêcher par l'exemple dans leurs achats, ce qui n'est pas encore le cas. Ils pourraient acheter des véhicules hybrides, des véhicules à base de carburants de remplacement et divers autres véhicules permettant de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de gaz à effet de serre. Ils devraient également se doter d'une infrastructure d'alimentation en carburant et d'incitatifs à l'achat de tels véhicules pour les flottes privées. Si l'on augmentait véritablement le nombre de ces véhicules, on contribuerait beaucoup à favoriser l'utilisation de ces technologies plus tôt que prévu.

Il faudrait inciter davantage chaque consommateur à acheter des véhicules conçus selon des technologies plus coûteuses, mais permettant des économies en carburant et une réduction des émissions. Le Canada devrait coordonner ces incitatifs dans tout le pays et en adopter d'autres comme ceux qu'on trouve dans des pays comme la Suède pour favoriser l'achat de véhicules à base de carburant de remplacement à plus faible niveau d'émission, tout en mettant en place des programmes incitatifs visant à promouvoir la pléiade de technologies propres.

Certains pays ne se limitent pas à la réglementation, dans certaines circonstances, et intègrent une série d'incitatifs stratégiques favorables, qui permettent de produire partout, notamment au Brésil, des carburants à base d'éthanol pour toute la flotte du pays. C'est ce qu'a fait le Brésil il y a peu de temps.

• (1535)

On voit qu'aux États-Unis, par exemple, non seulement il y a des règlements, mais il y a des stratégies sur les carburants renouvelables. Celles-ci peuvent viser l'éthanol produit à base de grain, mais un jour, elles mettront l'accent sur la production cellulosique d'éthanol, qui est véritablement l'un des carburants qui génère le moins de gaz à effet de serre pendant tout son cycle de vie.

Le comportement des conducteurs, qui va de l'entretien des véhicules à la surveillance de la pression des pneus en passant par l'anti-ralenti, la vitesse et la planification des voyages, peut contribuer beaucoup à réduire la consommation de carburant. Les gouvernements devraient tenir compte des défis de l'éducation en plus de mettre l'accent sur des mesures visant à améliorer l'infrastructure afin de réduire la congestion des routes et offrir des modes de transport en commun plus attirants.

Comme vous le savez tous, l'industrie automobile et nous-mêmes, soit les sociétés membres de l'ACCV ou de l'AFIAC, dont des représentants sont ici avec nous, ont signé une entente volontaire afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules de 5,3 millions de tonnes d'ici 2010. Nous sommes le seul secteur d'envergure à l'avoir fait. Nous sommes bien partis pour atteindre ces objectifs, tout comme nous nous conformons aux 14 autres initiatives volontaires et non réglementées du gouvernement fédéral.

Le Premier ministre a également dit aujourd'hui que le temps des initiatives volontaires était révolu, ce qui laisse entendre en quelque sorte qu'elles sont un échec. Je crois que c'est tout le contraire. Bon nombre des ententes volontaires que notre industrie a signées ont été très fructueuses et ont permis d'atteindre les objectifs politiques mutuels que le gouvernement et l'industrie se sont fixés.

Il y a d'autres changements qui s'opèrent en Amérique du Nord, depuis que les États-Unis ont réformé leurs normes d'économies moyennes de carburant pour les entreprises (les normes CAFE). Le président Bush en a parlé il y a deux semaines. Si on les adoptait au Canada, on nous imposerait des normes plus sévères et difficiles que celles qui s'appliquent actuellement aux véhicules vendus au Canada.

Le projet de loi C-30 propose un nouveau règlement sur la consommation de carburant applicable à partir de 2011. L'industrie favorisera l'adoption de normes nord-américaines communes pour l'économie de carburant, qui tiennent compte de la nature hautement intégrée de l'industrie automobile du Canada et des États-Unis. Encore une fois, il s'agirait d'adopter des normes comparables aux nouvelles normes CAFE des États-Unis. Si nous les adoptons, en plus d'une stratégie intégrée, comme je l'ai déjà souligné, nous croyons que le Canada peut atteindre ses objectifs d'émissions après 2010 en plus d'assurer le dynamisme du secteur de la fabrication automobile et du marché des consommateurs canadiens.

Notre industrie génère environ 140 000 emplois directs et quelque 500 000 emplois directs et indirects. Il importe que nous envisagions des mesures réalistes et économiquement viables, compte tenu de la contribution de notre industrie à l'économie.

Je vais vous parler un peu des facteurs de réussite.

Les solutions réglementaires sur l'approvisionnement axées seulement sur les économies de carburant échouent si elles ne s'assortissent pas de stratégies connexes détaillées et ciblées sur les carburants, les flottes et les consommateurs. Après tout, les émissions de gaz à effet de serre des véhicules ne dépendent pas seulement de la technologie utilisée dans le véhicule, mais également du remplacement des véhicules, de leur qualité, du type de carburant utilisé, des comportements des conducteurs et des distances parcourues. Nous devons nous doter de normes nationales harmonisées, comme nous l'avons fait avec succès pour les émissions génératrices de smog.

Il y a également le risque de ventes transfrontalières ou de fuites, si l'on veut, qui pourrait avoir des conséquences au Canada si nous n'adoptons pas de stratégie réglementaire harmonisée. Comme je viens de le mentionner, les nouvelles normes CAFE des États-Unis s'appliquent déjà et rendront les règles beaucoup plus sévères, sans toutefois mettre la sécurité en péril sur le plan technique.

Il est essentiel de nous doter de solutions prudentes, durables et technologiquement réalisables pour éviter que notre secteur de la fabrication subisse des conséquences économiques non intentionnelles, étant donné qu'il est déjà en transition constante dans le contexte international. Nous nous battons déjà tous les jours pour nos emplois au Canada, pour obtenir de nouveaux mandats, pour attirer des investissements au Canada. C'est un effort de tous les jours dans notre industrie.

Au sujet des solutions, les réformes en cours aux États-Unis pour améliorer les normes CAFE posent des défis de taille à notre industrie automobile qui continue de viser l'équilibre entre la faisabilité technique, l'abordabilité, la sécurité et l'emploi. En veillant à l'harmonisation constante que nous garantirait une norme nord-américaine dominante, c'est-à-dire la nouvelle norme CAFE, le Canada s'imposera une norme encore plus sévère en raison du profil d'achat de véhicules particulier du Canada, puisqu'ici, on tend de plus en plus à acquérir de petits véhicules à faible consommation de carburant. Autrement dit, 30 p. 100 de notre flotte, soit des véhicules qu'on achète au Canada, se trouve dans la catégorie des compactes et des sous-compactes.

• (1540)

Le Canada est également un endroit clé pour la recherche et le développement en ingénierie et en fabrication de technologies vertes pour les véhicules. Il se démarque par le leadership du Québec dans les matériaux de construction légers pour les véhicules, ainsi que le développement et la fabrication au Canada en général de piles à combustible, de batteries et d'éthanol cellulosique. Ce sont déjà nos forces.

Le Canada devrait envisager des stratégies pour renforcer et accélérer le rôle du Canada dans la recherche et la commercialisation de technologies vertes pour les véhicules. Vous avez peut-être déjà entendu aujourd'hui qu'il y avait un comité de l'industrie rassemblant tous les secteurs qui a proposé une série de recommandations fondées sur un rapport consensuel, lesquelles visent toute à rendre notre industrie plus novatrice et concurrentielle. Quand je parle d'industrie, je ne pense pas seulement à l'industrie automobile, mais à tous les secteurs.

Bien que les émissions génératrices de smog aient diminué de 99 p. 100 dans les nouveaux véhicules — je répète : de 99 p. 100 — il reste plus d'un million de véhicules de 20 ans ou plus sur les routes canadiennes, qui utilisent des vieilles technologies et produisent environ 37 fois plus d'émissions génératrices de smog que les nouveaux véhicules ultrapropres d'aujourd'hui. Le Canada devrait, à notre avis, offrir des incitatifs aux conducteurs de vieux véhicules pour qu'ils retirent leurs véhicules de la circulation et envisagent des solutions de rechange plus propres, comme les nouveaux véhicules ultrapropres ou le transport en commun.

Monsieur le président, j'espère avoir réussi à vous exhorter, vous et les membres de ce comité, à envisager des solutions pouvant vraiment réduire les émissions. La stratégie intégrée et détaillée que je favorise comprend certes l'adoption de nouvelles technologies pour les véhicules, parce que c'est notre responsabilité, mais également un plan intégré pour les carburants et la diversification des carburants, les taxes et l'infrastructure d'accès au carburant, les incitatifs, la coordination des stratégies d'achat pour les flottes commerciales et gouvernementales. Imaginez le pouvoir d'achat qu'on pourrait acquérir si les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux coordonnaient leurs stratégies d'achat.

Il est également très intéressant de constater qu'il ne semble même pas y avoir de stratégie d'achat concertée pour l'acquisition de

véhicules écologiques applicable à tous les ministères fédéraux, par exemple.

Nous estimons fondamental d'offrir aux consommateurs des incitatifs favorisant les technologies qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre, d'appuyer la commercialisation de nouvelles technologies avancées et d'inciter les conducteurs à retirer de la circulation les vieux véhicules les plus polluants, comme je l'ai déjà mentionné.

Selon nous, nous accélérerions beaucoup le progrès si nous nous dotions d'un plan intégré pratique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des technologies, à des carburants et à des flottes qui y contribueraient tous à l'unisson, comme je l'ai expliqué aujourd'hui. Si nous misons plutôt sur des chiffres arbitraires fondés sur l'économie des carburants de la côte Ouest, qui ne semble pas avoir de fondement technique ni économique valide autre que la volonté de dissocier le Canada de la solution sectoriale intégrée dont nous avons tellement profité depuis que nous avons signé le Pacte de l'automobile, en 1965, nous ferons rien de moins que de mettre l'industrie automobile de l'Ontario en péril.

Monsieur le président, compte tenu du temps dont nous disposons, je vais m'arrêter là, mais je suis tout disposé à répondre aux questions des membres du comité.

Merci.

• (1545)

Le président: Merci, monsieur Nantais.

Nous allons réserver toutes nos questions pour la fin. Merci beaucoup.

Monsieur Kenneth Ogilvie, directeur exécutif d'Enquête pollution. Monsieur, la parole est à vous.

M. Kenneth Ogilvie (directeur exécutif, Enquête pollution): Merci.

J'ai apporté environ 25 ou 30 exemplaires de mon mémoire. Je vais simplement en présenter les grandes lignes plutôt que de prendre beaucoup de temps.

Je tenais à souligner qu'Enquête pollution travaille au dossier de la consommation de carburant des véhicules depuis au moins dix ans, mais surtout depuis deux ou trois ans.

J'ai trois grands arguments à faire valoir. Je vais commencer par vous les présenter, puis je vous en expliquerai les fondements. Le premier, c'est que le Canada devrait rejoindre le peloton des pays chefs de file dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'une norme obligatoire sur la consommation de carburant des véhicules. Je mets l'accent sur le mot obligatoire. Elle ne serait pas volontaire. Nous pourrions en parler.

Nous devons trouver la bonne façon de procéder. Le processus d'élaboration ne doit pas être long. Nous estimons que nous pourrions y arriver en 12 à 18 mois et publier une norme dans la gazette d'ici 2008, afin qu'elle soit en vigueur à la date d'échéance du PE du secteur automobile qui s'applique en ce moment, c'est-à-dire qu'elle s'applique aux modèles 2011.

Enfin, nous sommes d'accord avec ce que Marc vient de dire sur la nécessité de mobiliser massivement et d'éduquer le public canadien à ce sujet. Pour cela, nous devons coordonner l'élaboration d'une norme et sa mise en oeuvre. Le consommateur joue un très grand rôle dans l'évolution du marché.

Bien sûr, je n'ai pas à rappeler la gravité du problème aux membres du comité, compte tenu de la publication récente du rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat et des enjeux économiques présentés dans le rapport Stern; je n'en parlerai donc pas. Je parlerai plutôt des mesures à prendre pour améliorer la consommation de carburant des véhicules motorisés et ainsi nous ouvrir à mille possibilités.

Il n'y a aucun doute à notre avis que nous avons déjà la technologie pour améliorer grandement la consommation de carburant tout en préservant les attributs essentiels auxquels les gens accordent de la valeur dans les véhicules. Cette technologie s'améliore constamment, et nous pensons qu'elle présentera des débouchés encore plus grands dans l'avenir.

Le premier argument, c'est qu'il n'y a pas d'obstacle technique à l'amélioration de la consommation de carburant des véhicules motorisés. Nous avons envoyé à tous les députés une copie de notre rapport de 2005 sur les normes de consommation de carburant des véhicules au Canada. Nous pensons qu'il n'y a pas véritablement d'obstacle technique qui nous empêche de les respecter.

Nous pensons aussi que le public est prêt pour des normes de consommation de carburant. Nous pouvons certainement citer divers sondages, dont celui que le Strategic Counsel a réalisé pour le *Globe and Mail*, celui du Centre de recherche Décima, celui de Léger Marketing et d'autres. Les Canadiens estiment que le gouvernement doit prendre des règlements pour améliorer la consommation de carburant des véhicules, et dans au moins un sondage, ils mettent cette mesure au sommet de leur liste de mesures pour lutter contre le changement climatique.

Nous pouvons tabler sur l'expérience acquise aux États-Unis au chapitre des normes de consommation de carburant des véhicules, ainsi que sur diverses initiatives internationales. Encore une fois, les députés savent sans doute que le choc est pétrolier du début des années 70 a mené les États-Unis à se doter de normes d'économies moyennes de carburant pour les entreprises, qui ont véritablement permis de doubler les économies de carburant par passager entre 1975 et 1985. En 2002, la National Academy of Sciences estimait, dans un rapport, que le pays économisait 2,8 millions de barils d'essence par jour grâce à ces normes, en comparaison avec la consommation prévue en leur absence. Cela représente environ 100 mégatonnes de dioxyde de carbone. L'académie a également calculé que les normes CAFE généraient des profits cumulatifs de 40 à 80 milliards de dollars américains et n'a trouvé aucune preuve que ces normes avaient eu une grande incidence sur les taux d'emplois dans l'industrie.

Bien sûr, aux États-Unis, et du même coup au Canada, les économies de carburant ont cessé d'augmenter considérablement dans les flottes automobiles lorsque les normes CAFE ont cessé de s'appliquer en 1985. Aux États-Unis, l'Agence de protection environnementale prévoit que les voitures et les camions des modèles 2006 constitueront l'ensemble de véhicules les plus lourds, les plus rapides et les plus puissants jamais vus, mais qu'on ne s'attend à aucune économie de carburant en comparaison avec les modèles 2005, malgré la hausse du prix de l'essence. On s'attend à ce que la flotte de 2006 ait un rendement énergétique de 4 p. 100 inférieur à celui de la flotte d'il y a 20 ans. Au Canada, bien sûr, il n'y a pas de norme réglementée, mais nous suivons quelque peu les tendances américaines.

Hors de l'Amérique du Nord, d'autres pays prennent des mesures importantes pour améliorer la consommation de carburant et réduire les émissions de gaz à effet de serre. En Europe, les constructeurs

automobiles se sont engagés volontairement à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 25 p. 100 d'ici 2008. Bien que certains constructeurs soient sur la bonne voie, beaucoup ne le sont pas, et on s'attend à ce que l'industrie dans son ensemble ne réussisse pas à respecter cet engagement volontaire, ce qui pousse la Commission européenne à envisager sérieusement d'établir une cible obligatoire pour 2012.

• (1550)

Au Japon, les constructeurs d'automobiles sont en avance pour respecter leur engagement de réduire la consommation de carburant d'environ 23 p. 100 d'ici 2010. Ils sont d'ailleurs en train de mettre la touche finale à une seconde série d'objectifs de réduction, et l'on s'attend à ce qu'ils s'imposent des réductions de consommation de carburant de 23,5 p. 100 de plus d'ici 2015.

Cela nous donne une idée de l'ampleur de ce qui se passe là-bas.

La Chine est en train de mettre en oeuvre tout un train de mesures. L'Australie a commencé à réduire sa consommation de carburant. En Californie, bien sûr, nous savons que les normes fixées visent des réductions des émissions d'environ 30 p. 100 d'ici 2016 pour les nouveaux véhicules, et dix États se préparent à imiter la Californie si ces normes entrent en vigueur.

On a déjà étudié les coûts réels de la conformité aux règlements, aux règlements environnementaux en général et dans le secteur automobile en particulier. Je cite un rapport du Conseil de la défense des ressources naturelles des États-Unis, qui a conclu que l'industrie automobile et ses alliés estimaient les coûts réels de la conformité aux normes de deux à dix fois plus élevés que les coûts réels, alors que les organismes de réglementation surestiment habituellement ces coûts au double.

Comme je l'ai dit au début, Enquête pollution recommande que le Canada se dote de normes de consommation de carburant de calibre mondial au cours des 12 à 18 prochains mois. Pour être de calibre mondial, ces normes doivent se comparer à celles des chefs de file dans le monde. La norme de la Californie n'est pas la plus stricte au monde, mais c'est une norme repère qu'il vaut la peine de prendre en considération, et il y en a d'autres.

Nous pensons que notre norme devrait être publiée dans la gazette d'ici 2008 pour qu'elle s'applique aux modèles de 2011. Pour faire écho à ce que Mark a proposé, nous pensons qu'il faut prévoir une suite de mesures complémentaires en parallèle pour aider le Canada à respecter cette norme et à réduire davantage ses émissions. Par « mesures complémentaires » nous entendons des mesures comme l'étiquetage de la consommation de carburant; des programmes d'information et de sensibilisation des consommateurs; des programmes de retrait pour accélérer le remplacement des vieux véhicules polluants; des incitatifs et des mesures pour faire entrer des technologies plus propres sur le marché; enfin, un soutien à la recherche et au développement sur les technologies automobiles propres.

Autrement dit, cette norme ne suffit pas en soi. Elle doit être adaptée au marché, aux circonstances et aux débouchés canadiens, mais être avant-gardiste plutôt que défensive. Il ne faut pas simplement essayer de faire la même chose que ce que vient d'annoncer le gouvernement fédéral des États-Unis. Nous devons veiller à nos propres intérêts, nous demander quels sont nos débouchés et tirer le plus d'avantages socioéconomiques possible de cette norme, mais travailler résolument vers un leadership très clair en vue de l'établissement d'une norme.

En ce moment, le Canada a l'obligation d'agir en ce sens, de partager son savoir-faire et de mettre en place une très bonne norme. Le public exige du leadership de la part des gouvernements, et nous pensons que le public s'apprête à exiger des chiffres et des cibles concrets plutôt que des discussions générales sur l'orientation à prendre. Nous exhortons toutes les parties à s'entendre dans le cadre de ce processus sur la nécessité d'une norme, sur des cibles et sur des échéances.

Merci.

Le président: Merci, monsieur.

Nous allons maintenant entendre Buzz Hargrove, président du Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile.

M. Buzz Hargrove (président, Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du comité, de me permettre de comparaître aujourd'hui pour présenter le point de vue de notre syndicat.

Je suis ici pour parler au nom d'environ 150 000 personnes qui travaillent directement dans l'industrie ainsi que des dizaines de milliers d'autres qui occupent un emploi dans des industries reliées, et qui comptent sur le bon fonctionnement du système de production de la plus importante industrie canadienne pour conserver leur emploi.

Permettez-moi d'affirmer d'emblée qu'en ce qui concerne la Loi sur la qualité de l'air, le projet de loi C-30, j'estime que le comité et le gouvernement ont le devoir, comme mes collègues l'ont dit, de renforcer leur engagement envers la durabilité de l'environnement. Notre syndicat a appuyé l'accord de Kyoto lorsqu'il a été présenté; nous demeurons favorables au principe des obligations internationales et croyons que c'est la seule solution possible pour s'attaquer au réchauffement planétaire et réduire les gaz à effet de serre. Bien que les objectifs soient beaucoup plus difficiles à atteindre que prévu, nous continuons de penser que c'est la seule voie à suivre collectivement pour la communauté des nations.

Il y a environ trois semaines, j'ai lu dans le magazine *Time* qu'au Japon, y compris à Kyoto, où l'accord a été conclu, les émanations de gaz carbonique avaient connu une hausse de 8 p. 100 malgré les grands efforts déployés par les Japonais. Ceux-ci ont encore un problème, qui est bien plus important que le nôtre.

J'aimerais dire aux membres du comité que c'est un problème humain, à cause de l'influence qu'a l'environnement sur les Canadiens et sur nos voisins. C'est également un problème humain en raison des effets que cela entraîne pour les travailleurs de l'industrie automobile.

Les grands manufacturiers qui investissent dans ce secteur sont General Motors, Ford et Chrysler. Année après année, ils comptent pour 80 p. 100 des sommes investies au Canada dans le secteur automobile. Ils fournissent 80 p. 100 des emplois et achètent environ 85 p. 100 des pièces automobiles fabriquées par les manufacturiers traditionnels établis principalement en Ontario et au Québec, et par quelques petites entreprises d'autres provinces. Tous luttent pour leur survie. En 2006 et en 2007, ils auront perdu gros avec leurs usines nord-américaines. À la fin de 2006, Ford a annoncé des pertes de 12,7 milliards qui se sont ajoutées à celles de l'année précédente; et elle a indiqué qu'elle ne pourrait s'en relever avant 2009. Peu importe les mesures que nous déciderons de prendre, elles ne doivent pas être contraignantes au point de miner la capacité de survie d'entreprises déjà fragiles qui fournissent des emplois.

J'aimerais réaffirmer les propos de mon collègue de l'ACCV, à savoir que notre industrie peut être tenue responsable d'environ 12 p. 100 des gaz à effet de serre, mais que si l'on considère les véhicules fabriqués au cours des deux ou trois dernières années, cela représente plutôt 1 p. 100. Si nous pouvions nous débarrasser de tous les véhicules fabriqués il y a plus de cinq ans, l'industrie n'aurait même plus à parler de respect des engagements. Nous sommes toujours disposés à travailler avec le gouvernement et les autres intervenants pour faire encore mieux.

Selon nous, le gouvernement devrait instaurer des normes destinées à encourager les améliorations écologiques dans l'industrie automobile. Ces normes devraient être réalistes, efficaces et contraignantes tout en renforçant l'industrie automobile canadienne. D'autres pays dans le monde appliquent des normes plus strictes, mais nous pouvons en tirer des enseignements. En effet, ils adoptent des normes qui renforcent leur industrie. Chaque pays est différent. Les façons de faire des nations européennes, de l'Asie ou des États-Unis ne sont pas uniformes. Nous en avons des exemples, que je ne citerai pas. Mais si quelqu'un veut poser une question là-dessus, monsieur le président, je serai heureux de lui répondre.

J'aimerais parler maintenant de quelques problèmes qui nous ont donné du fil à retordre. En ce moment même, nos principaux concurrents, qui nous font très mal, sont le Japon, la Corée du Sud et la Communauté européenne. Ces pays veulent construire leurs produits pour les vendre en Amérique du Nord — le marché le plus ouvert au monde —, mais ne veulent pas acheter nos véhicules. Les rares fois où cela se produit, on compense par des exportations. Moins de 5 p. 100 des véhicules vendus au Japon sont fabriqués à l'étranger : on ne peut pénétrer le marché japonais et en franchir les barrières commerciales, à moins que des gens fortunés soient prêts à payer le prix fort pour acheter un véhicule très coûteux. En Corée, cette proportion est inférieure à 3 p. 100, tandis que dans la Communauté européenne, elle est de 12 p. 100.

En 2006, la Communauté européenne a importé environ 2,7 millions de véhicules, ce qui représente 12 p. 100, mais elle en a exporté 3,3 millions, ce qui fait d'elle un exportateur net.

●(1555)

Au cours des 25 dernières années, l'industrie automobile canadienne a été la meilleure au monde, du point de vue de la qualité, des coûts, de la productivité et de la rentabilité. Nous répondons à toutes les normes. Cette année, nous enregistrons le premier déficit en 20 ans, faute d'une reconnaissance de nos problèmes par le gouvernement. Ainsi, quand il élabore des normes et en discute, le gouvernement doit tenir compte des effets qu'elles auront sur les emplois des travailleurs de l'industrie canadienne.

Nous sommes favorables à de nouvelles normes d'économie de carburant établies en tenant compte des forces et faiblesses de notre industrie automobile canadienne, et qui reconnaissent l'influence du marché américain sur notre production. Nous sommes le seul pays dont l'industrie automobile est pleinement intégrée à celle d'un autre pays dont le marché et la production sont 90 p. 100 supérieurs aux nôtres. Nous sommes également pour l'établissement de normes par catégories de marché qui favorisent et récompensent les progrès technologiques plutôt que de privilégier les produits de substitution.

Grâce à notre développement, attribuable au Pacte de l'automobile de 1965, nous construisons les principaux gros véhicules — mini-fourgonnettes, VUS hybrides, camionnettes et grandes voitures — en grande majorité expédiés aux États-Unis. Monsieur le président et chers membres du comité, les deux tiers des 2,5 millions de véhicules construits au Canada en 2006 étaient des grands véhicules.

Plus de 80 p. 100 des moteurs que nous fabriquons au pays sont des huit cylindres, le reste étant des six cylindres. Nous ne faisons pas de moteurs à quatre cylindres. Adapter une usine de fabrication de moteurs huit cylindres pour qu'elle produise des quatre cylindres nécessiterait un investissement d'au moins un milliard, et encore faudrait-il qu'il y ait un marché pour ce type de moteurs, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. On ne peut ignorer ces facteurs.

Malgré nos fortes ventes de l'année dernière, notre production a chuté d'environ 4 p. 100, passant d'un sommet de plus trois millions d'unités en 1999 à moins de 2,5 millions l'an dernier. Depuis ce point culminant, nous avons perdu chaque année plus de 500 000 véhicules, soit 17 p. 100 de notre production, même en l'absence de normes contraignantes que l'industrie ne peut respecter.

Nous perdons des emplois dans le secteur de l'assemblage. Nos effectifs ont diminué de 6 000 par rapport au sommet de 1999, et dans le secteur des pièces automobiles, nous avons perdu autour de 7 000 postes. En outre, nous prévoyons que des milliers d'autres seront supprimés cette année. Jeff Watson vous confirmera qu'à Windsor, 2 000 personnes travaillent pour Ford, et la semaine prochaine, Chrysler fera une annonce qui aura un impact majeur sur les usines de Windsor et Brampton. Notre industrie vit donc une période terriblement difficile.

Je vais conclure avec la proposition de notre syndicat, monsieur le président. Nous sommes favorables à des normes en matière d'économie de carburant, de même qu'à des normes obligatoires d'efficacité énergétique. En 2003, nous nous sommes ralliés à l'un des partis politiques ainsi qu'à un membre important de la communauté environnementaliste pour signer un engagement en vue d'accroître de 25 p. 100 l'efficacité énergétique d'ici 2010, pour l'année modèle 2011.

Nous sommes toujours favorables à cet objectif de 25 p. 100, mais il doit viser toutes les catégories de véhicules. Son application ne peut faire en sorte que les compagnies qui produisent des moteurs ou des véhicules de petite taille soient favorisés par rapport à ceux qui en fabriquent de gros. Si l'objectif s'applique tant aux petits véhicules qu'aux grandes automobiles, VUS et mini-fourgonnettes, nous serons tous sur un pied d'égalité. Nous croyons pouvoir atteindre cette cible d'ici 2014, si mon collègue d'Enquête pollution a dit vrai et qu'on dispose de la technologie.

Il faudrait contraindre l'industrie en ce sens. Le gouvernement devrait également avoir assez de souplesse pour reconnaître que l'industrie a fait de son mieux et est engagée dans la bonne voie, mais que cela peut prendre un peu plus de temps. Cependant, je crois que c'est réalisable.

En ce qui concerne le renouvellement du parc automobile, je ne reviendrai pas là-dessus.

Pour ce qui est de retirer les vieux véhicules de la circulation, j'ai soulevé la question auprès de M. Flaherty. Il existe des programmes incitatifs de rénovation des maisons, que ce soit pour changer portes et fenêtres ou réduire, par toutes sortes de moyens, la consommation d'énergie. Le même principe s'applique ici.

Le moyen le plus rapide de réduire les gaz à effet de serre au Canada serait d'instaurer un vaste programme pour mettre les vieux véhicules au rancart. À mon avis, on devrait exiger de l'industrie

qu'elle offre des incitatifs. General Motors le fait déjà pour les véhicules de plus de 20 ans. Si vous envoyez un véhicule à la ferraille — je dis bien à la ferraille, pour qu'il ne puisse pas se retrouver chez un vendeur de voitures usagées —, l'entreprise vous accordera un incitatif de 1 000 \$, sans parler des autres programmes existants.

• (1600)

Par ailleurs, nous proposons l'instauration d'un nouveau régime de rabais appelé programme de Transition à la voiture verte. Il s'appliquerait à chaque constructeur qui vend sur notre marché, en fonction de ses ventes canadiennes totales. Nous proposons que ce rabais soit de 500 \$ par véhicule. Il serait récupéré par les entreprises qui investissent au Canada dans des technologies automobiles vertes.

Enfin, la réduction des gaz à effet de serre implique la réduction de la quantité de combustibles fossiles que nous consommons. En plus d'une efficacité énergétique accrue et de nouvelles technologies, il nous faut une stratégie en matière de transports qui aura pour effet d'accroître la disponibilité et l'utilisation de combustibles de remplacement ou renouvelables, en plus de réduire l'utilisation des véhicules dans son ensemble. Pour ce faire, des investissements massifs sont nécessaires dans les carburants propres et de remplacement, les transports en commun, le transport ferroviaire et d'autres moyens d'alléger le trafic routier.

Merci beaucoup, monsieur le président.

• (1605)

Le président: Merci, monsieur Hargrove.

Au nom du Réseau d'action face aux changements climatiques Canada, nous recevons également M. John Bennett, directeur du service de l'atmosphère et de l'énergie du Sierra Club. Monsieur Bennett.

M. John Bennett (directeur, Atmosphère et énergie, Sierra Club of Canada, Réseau d'action face aux changements climatiques Canada): En fait, je représente aussi le Réseau d'action face aux changements climatiques à titre de directeur exécutif; j'occupe donc deux fonctions.

Je tiens d'abord à vous remercier de cette occasion qui m'est donnée de faire valoir le point de vue du Réseau d'action face aux changements climatiques. Nous sommes une organisation qui regroupe plus de 50 organismes environnementaux, syndicaux, religieux et autochtones et qui a été fondée en 1989 afin d'attirer l'attention sur l'impact des changements climatiques et de contribuer à l'élaboration de politiques, de pratiques et de règlements visant la réduction des gaz à effet de serre.

Je sais que la séance d'aujourd'hui porte sur les transports, aussi vais-je formuler des recommandations particulières concernant la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. J'aimerais toutefois rappeler au comité que le Réseau d'action face aux changements climatiques Canada lui a remis une liste de recommandations concernant les changements nécessaires au projet de loi C-30, dont nous espérons que vous tiendrez compte dans le cadre de vos travaux.

Le récent rapport du GIEC indique très clairement qu'il se produit des changements climatiques, et que ceux-ci sont attribuables aux activités humaines. En tant que gardiens de la terre, nous avons tous le devoir de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour réduire le plus rapidement possible les émissions de gaz à effet de serre. Je rappelle également au comité que le Canada a signé un accord exécutoire qui l'engage à respecter toutes les conditions du Protocole de Kyoto. Il n'est pas question de sélectionner les quelques articles qui nous arrangent pour prétendre ensuite nous y conformer pleinement. La cible de réduction de 6 p. 100 des gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990 est une promesse que nous avons faite, pas seulement au monde d'aujourd'hui, mais à celui de demain. Donc, les Canadiens nous regardent et demandent qu'on prenne des mesures concrètes. J'espère que, grâce à ce comité, nous assisterons à de réels efforts de changement.

Avant d'aborder la question des voitures, j'aimerais dire que le projet de loi C-30 n'est qu'une partie de la solution et que, pour reprendre la remarque faite plus tôt, il nous faut une approche globale face aux changements climatiques et aux transports. Je formulerai des recommandations particulières concernant la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, mais elles devront s'insérer dans le contexte d'un programme élargi visant à promouvoir une meilleure utilisation des transports dans toute l'économie canadienne.

Je tiens également à souligner que l'industrie automobile s'oppose depuis longtemps à n'importe quelle réglementation proposée. Si nous avons suivi son avis, aujourd'hui, nous n'aurions ni ceintures de sécurité, ni pare-chocs à absorption d'énergie, ni coussins gonflables, ni convertisseurs catalytiques. Au fil du temps, l'industrie a prétendu que rien de tout cela n'était possible ou justifié sur le plan économique, et voilà que nous entendons encore des arguments du même genre.

Il a constamment fallu imposer des règles à l'industrie. Les règlements relatifs aux économies de carburant sont entrés en vigueur au cours des années 1980, il est fort intéressant d'entendre M. Hargrove expliquer l'état actuel du secteur automobile en Amérique du Nord. Je sais que ce n'est pas le cas pour tout le monde, mais je suis assez âgé pour me rappeler la fin des années 1970, et la situation actuelle décrite par M. Hargrove est exactement la même que celle de 1979. À l'époque, le gouvernement américain avait proposé des normes d'économies de carburant; l'industrie avait répliqué qu'elle ne pouvait les appliquer, que c'était injuste. Les entreprises ne voulaient pas appliquer des normes qui étaient les mêmes pour tous. À cause de la crise pétrolière qui faisait rage, le gouvernement américain est allé de l'avant et, en conséquence, les économies de carburant ont augmenté de 100 p. 100 en dix ans.

Depuis 1990, nous avons observé une amélioration de seulement 7 p. 100 environ en matière de réduction de la consommation de carburant, malgré le financement considérable consenti par le gouvernement canadien, et en bonne partie par celui des États-Unis, pour aider l'industrie à développer des technologies favorisant une efficacité énergétique accrue. Mais cet argent n'a pas été utilisé à bon escient.

On peut également trouver des déclarations du président de Chrysler, au début des années 1980, qui rappelle à l'industrie que les normes d'économie de carburant ont probablement sauvé l'entreprise. Souvenez-vous qu'en 1979, Chrysler était au bord de la faillite, et avait dû être renflouée par le Congrès américain. Mais les normes d'économies de carburant l'avaient contrainte à repenser ses véhicules pour passer des grandes voitures énergivores à celles de modèle K, qui se sont transformées à leur tour en minifourgonnettes,

les véhicules à l'origine du retour en force de Chrysler ces 20 dernières années. Donc, je crois pas qu'il faille s'inquiéter outre mesure de l'état actuel de l'industrie, car nous savons que par le passé, la réglementation a, dans les faits, amélioré son sort au lieu de lui nuire.

Je vais déposer auprès du greffier le chapitre d'un rapport intitulé *The Initial Statement of Reasons*, publié en août 2004 par le *California Air Resources Board*. Dans ce chapitre figure la liste complète de toutes les technologies disponibles ainsi qu'une étude des facteurs de coût ayant amené le gouvernement californien à la conclusion que les normes qu'il proposait pour 2009 étaient réalisables, tant sur le plan économique que technique.

•(1610)

Si l'on jette un regard rétrospectif sur les 50 années d'expérience du *California Air Resources Board* pour la réglementation des véhicules, on constate qu'il a été établi à maintes reprises que ses estimations quant aux coûts réels associés au respect de la réglementation sont beaucoup plus près de la réalité que celles de l'industrie. J'aimerais donc simplement que cela soit porté au compte rendu.

Pour ce qui est plus précisément de la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, je n'ai pas besoin de vous rappeler qu'elle a été adoptée en 1981, mais n'a jamais été promulguée. Le gouvernement a proposé que cela soit fait dans le cadre de l'adoption du projet de loi C-30 et que cette loi entre donc en vigueur. Malheureusement, cette loi ne précise pas expressément les mesures prises; elle se contente d'accorder au ministre le pouvoir d'établir un objectif. Nous sommes d'avis que votre comité devrait apporter quelques changements à cette loi et, notamment, fixer l'objectif initial. Je vais vous dresser une liste de ces changements.

Premièrement, on devrait laisser tomber la notion de catégorie de véhicules et établir un objectif combiné pour les voitures et les camions légers. Nous voulons réduire la consommation de carburant pour l'ensemble de la flotte, et non pas pour les véhicules des différentes catégories. L'application d'un système de catégories donne lieu à l'emploi de stratagèmes, comme on a pu le constater aux États-Unis. Il s'agit d'ajouter quelques centaines de livres au poids d'un véhicule pour le faire grimper dans une catégorie supérieure. Nous voulons éviter ce type de manipulations. Nous préconisons donc un objectif combiné. Nous voulons qu'il soit inscrit dans la loi que les modèles 2011 devront consommer un maximum de 6,7 litres par 100 kilomètres, ce qui permettra des économies de carburant pour l'ensemble de la flotte. Nous vous demandons d'insérer dans cette loi un article qui exigera à partir de cette date une amélioration annuelle de 4 p. 100, de telle sorte que la flotte de véhicules devra être perfectionnée sans cesse. Ce sera l'une des exigences que devront respecter les constructeurs d'automobiles.

Nous aimerions également que vous ajoutiez à cette loi — et je crois que M. Nantis sera d'accord avec cette suggestion — une disposition précisant que les entreprises canadiennes peuvent se conformer aux règles applicables aux États-Unis, lorsque celles-ci ont un effet équivalent.

Nous souhaiterions que vous demandiez au gouverneur en conseil d'établir des normes d'économie de carburant pour les camions de poids moyen. En effet, ceux-ci constituent l'une des sources d'émissions connaissant la croissance la plus rapide au Canada. Il s'agit des camions de livraison diesel que l'on peut voir circuler en ville. Leurs arrêts fréquents en font des candidats idéaux pour le recours à des systèmes hybrides. Ces camions fonctionnent au diesel et ne sont assujettis à aucune réglementation. Nous apprécierions en outre que le gouverneur en conseil puisse établir des normes de consommation de carburant pour les camions de gros tonnage. Pour ces deux catégories de camions, il faudrait également intégrer une amélioration annuelle de 4 p. 100 pour l'avenir.

Ainsi, nous pourrions régler la question dès maintenant et discuter des détails à une date ultérieure. Nous pourrions dès lors compter sur un système dans le cadre duquel le secteur de l'automobile serait tenu d'améliorer constamment ses produits et son efficacité. C'est une démarche absolument nécessaire. Le gouvernement est conscient qu'il doit fixer un objectif à long terme en prévision de 2050. Pourquoi alors ne pas établir ce système de réduction progressive sur lequel il ne serait pas nécessaire de revenir à tous les cinq ou dix ans pour reprendre toujours les mêmes débats.

Je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bennett.

Notre dernier témoin sera M. David Adams, président de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada. Monsieur Adams, nous vous écoutons.

M. David Adams (président, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada): Je tiens à vous remercier, monsieur le président ainsi que tous les membres du comité, de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Je veux remercier tout spécialement M. Watson et M. Godfrey pour les dispositions qu'ils ont prises afin que je puisse témoigner.

Nous croyons qu'il est aussi important de faire entendre notre côté de la médaille étant donné que la réglementation de l'industrie automobile est une question de conformité du produit, plutôt qu'un problème de source fixe d'émissions, comme c'est le cas pour d'autres industries.

Pour situer un peu notre regroupement, je vous dirais qu'en 2006 les 13 membres de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, qui viennent d'Europe, de Corée et du Japon, ont vendu plus de 733 000 véhicules neufs au Canada, ce qui représente 45,5 p. 100 de ce marché au pays. En outre, nos membres ont vendu 61 p. 100 des véhicules de tourisme achetés au Canada, totalisant pas moins de 50,5 p. 100 de l'ensemble des ventes aux consommateurs.

Parallèlement à la croissance de leurs ventes, nos membres ont intensifié leurs investissements et leurs engagements en matière de création d'emplois au Canada. Ainsi, ils sont responsables de 77 000 emplois directs et indirects au sein de l'économie canadienne.

Ils ont investi plus de 6 milliards de dollars dans leurs installations de fabrication seulement. La production annuelle a atteint un niveau record de 900 839 véhicules neufs en 2006. De ce nombre, plus de 697 000, soit 77 p. 100, ont été exportés.

Il est important de noter qu'une plus forte proportion des véhicules construits par nos membres au Canada sont vendus à des Canadiens. Par exemple, 56 p. 100 des véhicules fabriqués par Honda Canada sont vendus à des citoyens du pays. Pas moins de 84 p. 100 des

véhicules vendus en Amérique du Nord par Honda sont construits sur le continent.

Pour ce qui est des émissions de PCA et de gaz à effet de serre, même si le nombre de véhicules sur nos routes va continuer d'augmenter, comme le signalait M. Nantais, les véhicules plus âgés seront remplacés par de nouveaux plus propres, ce qui permettra aux émissions à l'origine du smog de baisser, passant de 9,5 p. 100 en 2005 à moins de 5 p. 100 en 2015.

Quant aux gaz à effet de serre, les 18,7 millions de véhicules circulant sur nos routes sont responsables de 12,6 p. 100 de l'ensemble des émissions.

Nos entreprises membres doivent en grande partie leur succès commercial aux efforts qu'elles déploient pour produire et mettre en marché à prix abordable des véhicules efficaces du point de vue énergétique en y intégrant les technologies les plus récentes, ce qui permet de réduire les gaz à effet de serre et les émissions contribuant au smog. Ainsi, les membres de l'association ont été couronnés vainqueurs dans huit des dix catégories des Prix ÉnerGuide pour l'efficacité énergétique.

Ces entreprises poursuivent en outre leurs recherches et leur mise en service de différentes technologies: moteur hybride, nouveau moteur diesel, pile à combustible, injection directe pour véhicule à essence et au diesel, carburant de remplacement et utilisation de matériaux légers, notamment. Toute cette technologie vise à réduire les impacts de l'utilisation de véhicules moteurs sur l'environnement.

Il est proposé dans le cadre du projet de loi C-30 de modifier et de promulguer la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. Les membres de l'association ont manifestement à cœur d'offrir aux consommateurs des technologies automobiles qui ont permis de véritables changements quant à l'efficacité énergétique, avec les réductions qui en découlent au chapitre des émissions de gaz à effet de serre. Nous sommes fermement résolu à poursuivre dans le même sens.

Cependant, l'implantation d'une partie de ces technologies nouvelles entraîne des coûts plus considérables et le gouvernement devrait envisager la mise en œuvre d'incitatifs à cet égard tout en veillant, dans la mesure du possible, à ce qu'ils s'appliquent indépendamment de la technologie utilisée.

Que l'on introduise ou non ces nouvelles technologies dans les véhicules neufs — ceux qui sont soumis à la réglementation — comme l'on signalé M. Hargrove et M. Nantais, on ne pourra faire mieux qu'une réduction d'à peine 1 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Par conséquent, si on veut réduire de façon significative le 99 p. 100 restant des émissions provenant de notre flotte de véhicules légers, il faut actionner d'autres leviers stratégiques ou offrir d'autres incitatifs.

•(1615)

J'aimerais vous entretenir un instant de la qualité du carburant. La qualité des carburants canadiens préoccupe depuis longtemps l'industrie automobile. Alors que les émissions d'échappement des véhicules sont réglementées en fonction de normes de plus en plus rigoureuses, il n'existe pas de normes nationales relativement à la qualité des carburants. Ainsi, alors même que les fabricants d'automobile sont tenus par la réglementation d'assurer le contrôle des émissions pendant la durée de vie du véhicule, il n'existe pas de réglementation fédérale quant à la qualité des carburants que consomment ces véhicules dont les équipements sont pourtant réglementés. Non seulement la réglementation des carburants serait-elle profitable pour la mise en service de nouvelles technologies, mais elle permettrait en outre une réduction considérable des émissions pour l'ensemble de la flotte routière.

L'absence de carburant diesel de grande qualité empêche l'introduction de technologies de pointe pour les moteurs diesels, lesquelles pourraient procurer d'importants avantages au chapitre des émissions de gaz à effet de serre.

L'utilisation de carburants à plus faible teneur en carbone comme le propane liquide et le gaz naturel comprimé et de carburants renouvelables comme l'éthanol et le biodiesel est un facteur pouvant grandement contribuer à des réductions considérables des émissions de gaz à effet de serre tout au long du cycle de vie. Dans ce contexte, les membres de notre association appuient le gouvernement dans la réalisation de son mandat qui l'amènera à exiger des producteurs et des importateurs que les carburants renouvelables comptent pour au moins 5 p. 100 du volume annuel moyen d'essence qu'ils produisent ou importent à compter de 2010. Pour le diesel, la proportion exigée en carburant renouvelable sera de 2 p. 100 à partir de 2012.

L'avis d'intention relatif au projet de loi C-30 semble préconiser une approche coordonnée pour la réglementation du carburant, des véhicules et des moteurs au Canada, avec des règlements s'harmonisant aux normes en vigueur aux États-Unis. Qu'il s'agisse de carburants renouvelables ou de carburants traditionnels à base de carbone, des normes nationales sous réglementation fédérale devraient constituer l'un des éléments importants de la Loi sur la qualité de l'air qui est proposée.

Nous jugeons inexcusable que l'avis d'intention relatif au mandat du Canada concernant les carburants renouvelables qui a été émis le 30 décembre 2006 laisse entendre qu'il est préférable de laisser l'industrie privée s'occuper des questions liées à la qualité du carburant, plutôt que d'imposer des normes à ce chapitre au moyen de la réglementation.

En résumé, à la différence d'une grande partie des secteurs qui interviennent dans le débat sur le changement climatique, notre industrie est en relation directe avec le consommateur. La quantité d'émissions provenant de nos produits dépend à la fois de la technologie utilisée et des choix que font les consommateurs, selon le nombre de kilomètres parcourus. Pour être efficace, la politique gouvernementale devra donc tenir compte de toutes ces variables. Il ne s'agit pas simplement de réglementer le produit, mais aussi d'influer sur le comportement du consommateur via le prix du carburant, le choix et l'utilisation d'un véhicule, et les solutions de rechange possibles.

Le Canada doit également prendre en compte le fait que son industrie automobile est intégrée à l'échelle nord-américaine, tant pour la fabrication que pour la vente des véhicules. Comme les ventes au Canada dépassent à peine 8 p. 100 de la totalité du marché nord-américain, il serait problématique d'imposer des règles

différentes quant à la consommation de carburant dans un contexte de production et de mise en marché intégrées.

Selon les discussions que nous avons eues jusqu'à maintenant avec le gouvernement, il semble bien que l'approche réglementaire adoptée par le Canada relativement au secteur automobile sera conforme à celle des États-Unis, de manière à permettre à nos fabricants de continuer à produire et à vendre des véhicules dans l'ensemble du marché nord-américain.

C'est en adoptant une réglementation en matière d'économie énergétique qui sera harmonisée avec celle des États-Unis que le Canada causera le moins de perturbations sur le marché et parviendra au meilleur équilibre possible quant aux exigences d'achat des consommateurs relativement à l'utilité du véhicule, à la sécurité, aux économies de carburant et aux émissions. Une réglementation canadienne s'alignant sur la norme CAFE réformée des États-Unis permettrait d'imposer des exigences plus rigoureuses, compte tenu de la taille plus réduite de la flotte canadienne.

Voilà qui termine mes observations. Merci beaucoup.

•(1620)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Adams.

Je pense que nous avons juste assez de temps pour permettre à tout le monde de poser des questions, si nous ne perdons pas une minute. Je vais donc surveiller le chronomètre de près.

Monsieur Godfrey, vous avez sept minutes.

L'hon. John Godfrey (Don Valley-Ouest, Lib.): Merci beaucoup.

Merci à tous pour votre présence.

À la lumière de vos commentaires à tous, on pourrait en arriver à la conclusion qui suit. N'hésitez toutefois pas à me ramener dans le droit chemin, si je fais fausse route.

Premièrement, il n'y a jamais eu au fil des ans de liens entre les problèmes du secteur automobile nord-américain et la mise en oeuvre de nouvelles normes en matière d'environnement ou de sécurité. Certains ont essayé d'établir l'existence de tels liens, mais leurs allégations ont toujours été réfutées.

Deuxièmement, il semblerait, tout au moins dans certains cas — mentionnés par M. Bennett et confirmés par M. Adams — que non seulement l'imposition de normes environnementales n'a pas de corrélation négative, mais qu'elle aurait en fait des répercussions positives, ce qui explique en partie les succès des entreprises représentées par M. Adams. Plutôt qu'un obstacle aux ventes, l'efficacité énergétique s'est révélée comme étant un incitatif.

Troisièmement, lorsque nous avons décidé d'imposer, dans le cadre du processus nord-américain, des normes en matière d'efficacité énergétique à la fin des années 70 et au début des années 80, l'industrie a été capable de réagir très rapidement. Lorsque nous avons cessé d'exercer une pression sur l'industrie, nous avons perdu toutes ces années pendant lesquelles nous aurions pu continuer d'améliorer la situation.

Je veux d'abord demander aux représentants du secteur automobile si mon résumé des 25 dernières années est fidèle à la réalité. Par ailleurs, comme il est urgent de faire le nécessaire pour que le déclin des années 90 ne perdure pas — au chapitre de l'efficacité énergétique, une situation que nous n'avions pas souhaitée — y a-t-il quelque chose dans les propositions de M. Bennett ou de M. Ogilvie qui vous porte à croire que nous ne serions pas en mesure, comme nous l'avons toujours été auparavant, d'atteindre les objectifs plus exigeants en matière d'efficacité énergétique dont nous discutons ici aujourd'hui?

J'adresse ma question à M. Nantais et M. Adams. Si M. Hargrove veut intervenir, libre à lui.

M. Mark Nantais: Monsieur Godfrey, je vais commencer, si vous me le permettez. Les autres pourront enchaîner.

Je crois qu'il ne faut pas perdre de vue la concurrence féroce qui fait rage pour les ventes et les parts de marché au moment où nous discutons de ces questions. Chaque fabricant automobile dispose d'un éventail complet de technologies permettant des économies de carburant. Il existe des points de vue divergents quant aux antécédents de l'industrie automobile, tant en ce qui a trait aux raisons pour lesquelles les mesures ont été prises ou non au chapitre de l'efficacité énergétique, qu'à la réticence de l'industrie à se conformer à la réglementation. Ce n'est pas vrai. En fait, l'industrie automobile est notamment responsable de la conception de dispositifs comme le convertisseur catalytique. C'est grâce au travail de conception d'une entreprise, qui en a fait profiter toutes les autres, que nous pouvons maintenant compter sur ces convertisseurs catalytiques qui permettent de réduire grandement les émissions.

Le scénario actuel est bien sûr différent. Les circonstances ne sont plus les mêmes. Il y a des gens qui réclament à grands cris des véhicules plus économes en énergie. Pour quelle raison? Il va de soi que les interventions au sujet du changement climatique et les rapports du GIEC, notamment, ont modifié la façon de voir les choses et ce, de manière assez probante. Mais les gens réagissent également au prix du carburant sur le marché, une situation qu'on a déjà vécue en Europe et ailleurs dans le monde. Dans ces pays, il y a toujours eu une flotte de véhicules plus petits et plus économes en carburant parce qu'on a été capable de lancer les signaux d'alarme appropriés sur le marché grâce à l'établissement de prix élevés pour le carburant. Cela n'a jamais été fait en Amérique du Nord et, en toute franchise, ce n'est toujours pas le cas.

Il est très difficile de mettre en marché et de vendre des véhicules offrant une meilleure efficacité énergétique lorsque le prix du carburant est relativement faible. Cela nous complique grandement la tâche dans la vente de ces véhicules et c'est la raison pour laquelle nous revendiquons une gamme complète de politiques de soutien. Il a été clairement établi au moyen de différentes études que la fixation du prix du carburant est probablement la mesure la plus efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport. Il existe de nombreux documents pouvant étayer cette affirmation. Mais nous ne pouvons toujours pas compter sur de telles mesures au Canada et personne ne semble avoir la volonté politique d'aller de l'avant.

Nous faisons valoir que si nous pouvions passer à l'action, compte tenu de la nature intégrée du marché nord-américain, de l'intégration de notre industrie, du fait que les normes en matière d'économie de carburant sont plus rigoureuses aux États-Unis... Nous sommes très sérieux lorsque nous parlons d'un défi à relever. Comme je l'ai indiqué, il y en a toujours pour soutenir que nous surestimons les coûts. Eh bien, à ma connaissance, toutes nos études ont été réalisées

par des firmes indépendantes de recherche et d'experts-conseils. Le fait demeure qu'en l'absence de prix élevés pour le carburant, nous devons nous tourner vers cet autre train de mesures de soutien. De toute évidence, l'impact économique et la possibilité d'introduire ces technologies de façon intégrée à un coût moindre pour les Canadiens nous permettront en bout de ligne de leur vendre ces véhicules à un prix plus abordable. Les Canadiens pourront en acheter davantage et c'est ainsi que nous pourrions accroître la proportion de petits véhicules au sein de notre flotte.

Nous devons prendre en compte tous ces éléments afin de pouvoir offrir ces véhicules à un prix abordable de manière à renouveler notre flotte aussi rapidement que possible, ce qui nous ramène à la question des véhicules très polluants. Il faut aussi examiner les avantages connexes. Si nous parvenons à rajeunir notre flotte, il y aura une nette amélioration au chapitre de la sécurité. En effet, ce sont les nouveautés technologiques que nous intégrons à nos véhicules qui sont en grande partie responsables de toutes ces réductions que nous constatons au chapitre du nombre de décès et de blessures sérieuses sur nos routes. Si nous pouvions moderniser notre flotte dès maintenant, cela se traduirait par une réduction de 50 p. 100 des accidents de ce type. C'est énorme.

• (1625)

L'hon. John Godfrey: Si nous travaillons sur ces éléments, et notamment sur les autres facteurs de coût, est-ce que l'industrie basée en Amérique du Nord est en mesure de relever le défi et de produire des véhicules tout aussi efficaces du point de vue énergétique aussi rapidement que vos concurrents étrangers, tout en sachant que certains d'entre eux les construisent ici même?

M. Mark Nantais: Permettez-moi quelques précisions à ce sujet. Nous avons tous ces technologies. Il ne s'agit pas d'opposer ces entreprises aux nôtres. Toutes les entreprises possèdent ces technologies. Nous avons des gammes complètes de technologies hybrides qui s'imposent de plus en plus. Nous disposons de différentes autres innovations technologiques, en allant jusqu'à la pile à combustible. Ce n'est donc pas simplement nous contre eux. Nous avons tous ces technologies et nous allons tous de l'avant parce que nous nous livrons une concurrence très féroce pour obtenir des parts de marché, et c'est la raison pour laquelle ces nouvelles technologies sont offertes.

Le président: Merci, monsieur Nantais.

Monsieur Bigras.

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie nos témoins. Je pense que notre brochette d'invités nous permettra fort probablement de bien nous attaquer aux questions des changements climatiques et de la réduction du gaz à effet de serre dans l'industrie de l'automobile. Nous recevons les principaux intervenants.

Dans l'avis d'intention du gouvernement, il semble clair que celui-ci veut attendre à 2010 avant de réglementer l'industrie de l'automobile au Canada. D'autre part, M. Nantais nous a dit que les membres de son association favorisaient l'approche volontaire. D'ailleurs, l'entente qui a été signée entre l'industrie et le gouvernement prévoyait un certain nombre de dispositions que j'aimerais vérifier avec vous. L'article 9 de l'entente se lit comme suit :

Les parties conviennent à des objectifs provisoires de réduction des émissions de GES de 2,4 Mt en 2007, 3,0 Mt en 2008 et 3,9 Mt en 2009 qui seront mesurés en fonction du scénario de référence pour l'année en question. À compter de 2005, l'industrie canadienne de l'automobile fera rapport de ses projections pour les émissions de GES de l'année-modèle suivante au plus tard le 30 novembre.

Avez-vous déposé votre rapport portant sur les objectifs que vous deviez atteindre?

• (1630)

[Traduction]

M. Mark Nantais: Tous les intervenants de l'industrie automobile, tous les fabricants canadiens, ont signé cette entente. Il n'y a pas d'obligation de produire un rapport public au cours de la première année. Nous en avons présenté un sans être tenu de le faire. Le premier véritable rapport requis est donc prévu pour 2008 et portera sur les modèles de l'année 2007. Nous avons respecté toutes nos obligations en matière de présentation de rapports. Nous avons fermement l'intention d'atteindre tous les objectifs intérimaires prévus dans ce protocole d'entente.

[Français]

M. Bernard Bigras: Vous aviez l'obligation de faire part des projections. Estimez-vous que vos projections tendent à respecter les objectifs prévus dans l'entente signée par le gouvernement et l'industrie?

[Traduction]

M. Buzz Hargrove: Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais répondre à ce sujet que nous avons assisté à une réunion qui était présidée par M. Flaherty et à laquelle participait Rona Ambrose, alors ministre de l'Environnement. M. Bernier et M. Lunn étaient aussi présents. Certains autres étaient là également et l'ensemble de l'industrie était représentée. La ministre a convenu à cette occasion que l'industrie avait non seulement respecté les exigences de présentation de rapports pour 2005 et 2006, mais fait mieux encore. Alors, les rapports requis ont été soumis. Quant à savoir si le gouvernement les a rendu accessibles ou non, c'est une autre histoire. Si on attend jusqu'à 2010, c'est conformément à un accord conclu par le gouvernement du Canada et l'industrie. Alors, les mesures législatives et réglementaires devraient être prises après 2010.

Pour répondre à la question de John, il y a deux façons de régler des problèmes. Une d'elles consiste à laisser le marché déterminer ce qui va se produire. Si nous choisissons maintenant cette option, nous serions dans un beau pétrin. Malgré toutes ces belles paroles quant aux préoccupations des gens au sujet des gaz à effet de serre au moment de l'achat d'un véhicule, une enquête menée le 1^{er} février par CTV a notamment révélé que la protection de l'environnement se classe au 23^e rang parmi les 26 critères d'achat. Ainsi, les gens disent une chose, mais en font une autre. Selon un autre sondage, une très forte majorité des gens souhaitent voir le gouvernement agir en matière d'environnement. Mais lorsqu'on demande à la question suivante si on est prêt à payer plus cher pour l'huile à chauffage, la réponse est non.

Le marché ne peut pas régler le problème; la réglementation n'y est pas parvenue. L'industrie a toujours eu des réticences; non pas à l'égard des objectifs visés, mais en raison des échéanciers fixés.

Je voudrais seulement corriger ce qu'a dit M. Bennett. Je lui suis reconnaissant de m'octroyer une expérience qui remonte à 1979. Peut-être ai-je l'air aussi vieux que cela, mais je ne le suis pas. Je n'étais pas porte-parole de notre syndicat en 1979. J'ai été élu en 1992, mais je me souviens de cette période, alors que j'étais représentant syndical et que Chrysler était acculé à la faillite. C'était

seulement après que Lee Iacocca eut fait une déclaration. Il a fait beaucoup de déclarations. J'aimerais vous étaler toutes les contradictions de M. Iacocca. Il vous suffit de lire son livre.

Nous sommes favorables à l'efficacité énergétique et nous sommes en faveur du Protocole de Kyoto, mais nous voulons que l'on procède de façon intelligente pour ne pas perturber le fonctionnement de notre industrie. À l'heure actuelle, les importateurs, et mon collègue M. Adams qui les représente, parlent des véhicules qu'ils construisent ici et de ceux qu'ils vendent ici sans mentionner ceux qui consentent de nouveaux investissements pour créer de l'emploi chez nous. Il a passé sous silence le fait que ce pays, où l'on fabrique et exporte — 25 p. 100 des véhicules vendus en Amérique du Nord sont construits au Japon, en Corée ou en Europe... Ils n'ont jamais fait part des raisons pour lesquelles ils ne laissent personne empiéter sur leurs ventes. C'est très bien de pouvoir venir chez nous et, non contents de produire et de vendre ici, expédier plus de deux millions d'autres véhicules en provenance de son pays pour mettre au chômage un grand nombre de travailleurs. C'est une situation que votre comité devrait, selon moi, juger tout à fait illogique et inacceptable.

• (1635)

Le président: Nous aimerions en revenir à la question du projet de loi C-30 et éviter les digressions, si cela est possible.

Vous pouvez poursuivre, monsieur Bigras.

[Français]

M. Bernard Bigras: Merci, monsieur le président.

Certains prévoient des scénarios catastrophiques sur le plan économique — en termes de pertes d'emplois, notamment — si on appliquait au Canada des mesures et des normes comparables à celles qui ont été adoptées en Californie. Des pays — particulièrement en Asie — optent pour des normes plus élevées. Comment se fait-il que cela peut fonctionner dans un marché comme celui de la Californie, qui est un marché comparable à celui du Canada, alors que ça ne pourrait pas fonctionner au Canada?

[Traduction]

M. Buzz Hargrove: Si je puis répondre à nouveau, monsieur le président, la Californie représente environ 10 p. 100 du marché nord-américain. Le Canada compte pour un peu moins de 10 p. 100. Plus de 60 p. 100 des véhicules vendus en Californie proviennent du Japon, de la Corée du Sud ou de la Communauté européenne, ce qui fait qu'on n'y retrouve pas d'industrie à proprement parler. Il y a seulement une usine d'assemblage. Alors le gouverneur Schwarzenegger peut bien affirmer qu'il a instauré des normes plus rigoureuses, car peu d'emplois seront touchés. Il y a trois ou quatre autres États qui font la même chose.

Notre industrie est si prospère qu'elle produit un véhicule et demi pour chaque véhicule qu'elle vend. Pourquoi voudrions-nous mettre des tas de gens au chômage? Nous ne sommes pas en Californie. Le contexte est bien différent.

Pensez à la situation au Japon. Trente pour cent des véhicules vendus au Japon sont des mini-véhicules qui sont subventionnés au moyen de déductions d'impôt pour inciter les gens à en faire l'acquisition. Mais l'industrie ne fait pas d'argent. La tranche de 30 p. 100 qui suit correspond aux véhicules compacts qui sont vendus là-bas et les 40 p. 100 qui restent sont les véhicules de plus grande taille pour lesquels les fabricants japonais occupent 95 p. 100 du marché dans ce pays. S'ils parviennent à s'en tirer, c'est uniquement parce que 80 p. 100 de leurs bénéfices proviennent de l'exportation de véhicules de plus grande taille en Amérique du Nord, à laquelle il faut ajouter leur présence sur ce continent pour la production et la vente.

Le président: Merci, monsieur Hargrove.

Désolé, monsieur Bigras, vous n'avez plus de temps.

Nous passons maintenant à M. Cullen.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président.

Nos témoins seront à même de constater que nous disposons ici d'un temps très limité. Nous abordons un sujet très vaste et je sais que vous avez soumis des mémoires dont nous allons également prendre connaissance.

J'aimerais souligner quelques points au départ. Comme nous examinons ce projet de loi qui pourrait permettre l'application de normes obligatoires pour l'efficacité énergétique au Canada, j'aimerais insister sur la signification de telles mesures pour notre pays, particulièrement pour les travailleurs et les consommateurs. Ce sont les deux éléments qui semblent ressortir. C'est presque devenu un fait accompli. Les parties ici représentées commencent à saisir l'importance de l'environnement. Des mesures obligatoires semblent être à notre porte.

J'ai une question très simple pour M. Hargrove. Avons-nous au Canada une stratégie nationale de l'automobile, une stratégie de l'industrie?

M. Buzz Hargrove: Non.

M. Nathan Cullen: C'est un aspect intéressant, parce que les critiques viennent notamment — et j'invite M. Ogilvie à intervenir — de personnes qui sont préoccupées par les impacts possibles sur l'industrie des dispositions réglementaires qui s'annoncent, surtout en l'absence d'une stratégie pouvant permettre de compenser ou d'essayer de détourner les pertes d'emploi ou même de favoriser la croissance de l'industrie.

Ma question s'adresse d'abord à M. Ogilvie. Dans votre déclaration, vous avez fait valoir que nous avions besoin d'une norme réglementaire pouvant se comparer à celle des chefs de file internationaux. Nous avons eu droit à différentes références à cet égard. Je pense qu'il y a certaines divergences d'opinion quant à savoir quelle est la méthode la plus efficace — c'est parfois un peu comme comparer des pommes et des oranges. Y a-t-il des avantages pour les Canadiens — pour l'environnement, nous les connaissons, cela ne fait aucun doute — de voir des normes plus rigoureuses être appliquées au secteur de l'automobile? Est-il avantageux pour nous du point de vue économique de viser l'atteinte de normes plus élevées en Amérique du Nord ou dans l'ensemble de la planète?

M. Kenneth Ogilvie: J'estime que cela ouvre des perspectives fort intéressantes. Comme je l'ai déjà indiqué, je crois que nous devrions nous mettre au travail dès maintenant et tout mettre en oeuvre pour pouvoir instaurer ces mesures d'ici la prochaine année ou environ.

Il ne fait aucun doute que le monde se dirige vers des technologies plus efficaces pour les véhicules automobiles. Le marché mondial

dans son ensemble a pris cette tangente. Comment donc pourrions-nous nous retrouver perdant en appliquant une norme bien conçue et un ensemble de mesures complémentaires pour intégrer cette technologie aux produits offerts sur le marché? C'est ce que permettra l'application de cette norme: l'augmentation de l'offre de produits misant sur une technologie propice à l'efficacité énergétique. Mais il faut également inciter les consommateurs à nous emboîter le pas, renouveler toute la flotte de véhicules et intensifier la recherche et le développement. Si nous adoptons une approche globale à cette fin en la façonnant en fonction de notre situation particulière, je suis persuadé que nous sortirons gagnants.

Faudra-t-il faire certains ajustements? Probablement. Mais c'est un aspect que nous prenons en considération dans la conception de cette norme. Pour ma part, je ne crois pas qu'il serait préférable pour nous d'adopter une position de recul et d'attente dans ce dossier. J'estime qu'il vaut vraiment mieux que nous mettions la main à la pâte et que nous réfléchissions à la meilleure façon de faire les choses pour nous. Je pense que notre pays dispose de tout le capital intellectuel requis pour s'acquitter de cette tâche, et ce, sans tarder.

Nous manquons de données. J'ai fait valoir que nous ne disposons pas du genre de données auxquelles les États-Unis ont accès grâce à l'application de la norme touchant la moyenne de consommation des véhicules neufs par fabricant. Les entreprises y sont tenues de fournir certains renseignements précis. Comme nous ne disposons pas de suffisamment de données, nous devons faire appel davantage à notre jugement. Mais je suis convaincu que nous pouvons concevoir une norme qui produira de bons résultats tant pour notre industrie que pour l'environnement.

• (1640)

M. Nathan Cullen: Monsieur Hargrove, j'ai une question pour vous. Vous avez souligné les divergences entre les intentions des consommateurs et les décisions qu'ils prennent une fois rendus chez le concessionnaire ou au moment de faire des choix. Il a été question des mesures à prendre pour éliminer les obstacles ou offrir des incitatifs aux Canadiens afin de leur permettre d'acheter une nouvelle voiture moins polluante et plus efficace du point de vue énergétique. Je sais que l'on ne s'entend pas encore sur les moyens à privilégier à ce chapitre. Encore là, dans le cadre de notre étude de ce projet de loi, que nous jugeons désespérément insuffisant, il y a tout de même la possibilité de formuler des suggestions qui pourraient éventuellement être adoptées. Auriez-vous de telles suggestions à nous faire?

M. Buzz Hargrove: Oui. Je crois avoir déjà dit ce que je pensais, monsieur le président et messieurs les membres du comité, des mesures incitatives qui pourraient être offertes. Si on pense aux propriétaires d'une voiture qui a 10 ou 12 ans, une très faible proportion d'entre eux la conservent parce qu'elle leur convient, ou parce qu'ils aiment les vieilles voitures, mais la plupart la gardent parce qu'ils ne peuvent se permettre d'acheter une auto neuve. Si on leur fait valoir que le gouvernement est prêt à renoncer, par exemple, à la TPS sur ce véhicule, à demander au gouvernement provincial de renoncer à la taxe de vente si le véhicule est construit en Amérique du Nord, puis s'enquérir auprès des entreprises de la possibilité d'un incitatif additionnel pour acheter ce véhicule fabriqué sur notre continent, on en arrivera à un incitatif correspondant au comptant à verser. Ainsi, le client n'a pas à trouver une somme importante pour effectuer le versement initial, il est en mesure de s'acquitter des paiements, lesquels seraient plutôt raisonnables compte tenu des faibles taux d'intérêt actuels, et la plupart des familles, y compris celles à faible revenu, pourraient envisager la possibilité de se débarrasser de leur vieille bagnole pour s'acheter une voiture neuve.

C'est la façon la plus rapide — et personne ne pourra prétendre le contraire — de mettre au rancart ces vieux véhicules pour les remplacer par des véhicules neufs. On pourrait alors créer des emplois pour le démantèlement, le recyclage et la remise à neuf de ces vieux véhicules qui pourraient être réintroduits dans le système. C'est le moyen le plus expéditif de réduire les gaz à effet de serre.

M. Nathan Cullen: Je pense que l'on discute actuellement de la manière de concevoir les véhicules de telle sorte qu'il soit ainsi possible de créer des emplois pour leur démantèlement éventuel, plutôt que de simplement les passer au compresseur et les envoyer à la casse.

Monsieur Nantais, vous avez indiqué qu'il n'y avait aucune coordination, ou à peu près aucune coordination, entre les ministères ou au sein du gouvernement quant à l'achat des véhicules dont nous discutons aujourd'hui. Il n'y a absolument pas de coordination? Nous ne faisons pas d'achats en bloc? Les ministères ne se parlent pas entre eux? Nous n'avons pas de politique pour l'acquisition de véhicules écologiques?

M. Mark Nantais: Étonnamment, il y a eu voilà quelques années un projet de loi du Sénat, le projet de loi S-8, qui établissait un objectif de 25 p. 100. Je ne crois pas que le gouvernement ait atteint cet objectif. D'après ce que nous pouvons constater, il ne semble pas y avoir d'approche coordonnée entre les ministères. Il s'agit pourtant d'un volume considérable si on pense que 20 000 véhicules sont achetés chaque année. Pensez au nombre de véhicules supplémentaires que nous pourrions mettre sur la route et à tout l'effet d'entraînement qui pourrait s'ensuivre si les ministères fédéraux, les administrations municipales et les gouvernements provinciaux pouvaient se coordonner à ce chapitre.

M. Nathan Cullen: S'il y a quelque chose dans ce dossier que les Canadiens n'arrivent pas à tolérer, c'est cette impression d'hypocrisie qui se dégage du gouvernement. On dit aux Canadiens d'acheter des véhicules écologiques, même s'ils doivent payer un peu plus cher, mais le gouvernement ne le fait pas lui-même.

M. Mark Nantais: Il semble bien que ce soit le cas.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins pour leur comparution d'aujourd'hui.

Je vous demanderais de répondre brièvement dans la mesure du possible étant donné le peu de temps dont nous disposons pour nos questions et les nombreux aspects que nous essayons d'examiner.

Je constate que l'industrie et la main-d'oeuvre sont toutes deux représentées à cette table. J'estime que cela est très important, car cet engagement met en lumière les sérieuses préoccupations que nous partageons tous, et j'inclus les députés ici présents, quant à la nécessité d'agir pour réduire la pollution et les gaz à effet de serre.

Autant que possible, je vais essayer de cibler mes questions. Je tiens également compte du fait que nos délibérations sont télévisées.

Je vais débiter avec le représentant de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, M. Adams; M. Nantais voudra peut-être ajouter son grain de sel.

Je suis conscient que l'industrie préfère les accords volontaires. Vous opposez-vous à une réglementation d'application obligatoire pour l'efficacité énergétique?

M. David Adams: Je crois que le gouvernement a indiqué clairement que c'est l'orientation qu'il comptait prendre. M. Nantais a souligné dans ses remarques que l'industrie a toujours réussi à

atteindre ses objectifs en application de normes facultatives. Pour ce qui est des normes obligatoires, ce sont toujours les détails qui posent problème relativement à leur mise en oeuvre. On a déjà mentionné la situation de la Californie à ce sujet.

Je crois que le véritable enjeu pour le Canada, advenant qu'une telle norme soit mise en place, consistera à trouver le moyen d'empêcher des manoeuvres comme les fuites vers l'étranger. Nous vivons dans un contexte de libre-échange et si la volonté des consommateurs est telle qu'on le prétend, ils iront ailleurs et franchiront la frontière pour acquérir les véhicules qui ne sont pas offerts chez nous en raison de la réglementation, ce qui va à l'encontre même des objectifs visés par celle-ci.

● (1645)

M. Jeff Watson: Doit-on comprendre que vous êtes favorable ou non à la réglementation?

M. David Adams: Nous préférons certes une norme facultative. Nous avons actuellement en place un accord volontaire dont nous allons respecter les modalités. Si une réglementation doit être appliquée, comme le gouvernement en a exprimé l'intention, nous suivrons la réglementation.

M. Mark Nantais: Dans l'allocution qu'il a prononcée à midi aujourd'hui, le premier ministre a confirmé que l'on allait adopter une réglementation pour les modèles de l'année 2011. Je pense donc que cette discussion est purement théorique, à moins que les choses ne changent.

Il va de soi que si une réglementation est mise en oeuvre, elle devra tenir compte du fait que nous sommes une industrie intégrée. Cette intégration qui a eu lieu en 1965 a mené à la création de dizaines de milliers d'emplois, pas seulement pour l'assemblage, mais aussi dans les chaînes d'approvisionnement. Nos fournisseurs de pièces ne se situent pas uniquement en Ontario, mais aussi dans une très large mesure dans la province de Québec, dont la part demeure importante. Nous souhaitons donc des mesures réglementaires qui tiendront compte à long terme de cette approche intégrée, laquelle est profitable pour l'industrie, pour les consommateurs ainsi que pour l'environnement.

La nouvelle norme CAFE qui a été réformée aux États-Unis ne correspond plus à une moyenne qui englobe les véhicules à forte consommation de carburant et les véhicules plus économiques. Non. Il s'agit maintenant de ce qu'on appelle une approche de l'empreinte écologique. Il faut réaliser des améliorations pour chaque segment de véhicules, en fonction de son empreinte écologique, de telle sorte que tout le monde soit tenu de mettre l'épaulé à la roue. Cela fait une différence énorme. La norme ne s'applique plus seulement aux véhicules de tourisme, mais aussi aux camions légers. Cette distinction significative doit éclairer notre démarche dans ce dossier, et c'est la raison pour laquelle nous préconisons une approche s'harmonisant avec la nouvelle norme CAFE aux États-Unis.

M. Jeff Watson: Merci beaucoup.

Le gouvernement actuel est en faveur d'objectifs réalisables. Monsieur Hargrove, vous avez parlé de normes atteignables dans votre déclaration. J'aimerais parler de la perspective à court terme et de la situation dans laquelle l'industrie automobile se trouve aujourd'hui.

Vous avez mentionné Ford. Évidemment, Ford a annoncé la fermeture de deux usines: l'usine de moulage de Windsor et l'usine de moteurs d'Essex. Je vais vous poser une question concernant les effets possibles sur l'usine de moteurs de Windsor.

À court terme, si les normes dépassent ce que la technologie permet d'intégrer aux véhicules, en particulier la technologie des moteurs, quelles seront les conséquences pour un établissement comme l'usine de moteurs de Windsor, qui compte 2 500 employés? Pouvez-vous nous dire très brièvement ce à quoi ressemble un cycle normal de recherche et de développement dans le secteur de l'automobile, à partir du moment où une idée germe jusqu'à ce qu'elle se concrétise dans un véhicule?

M. Buzz Hargrove: Permettez-moi de vous donner l'exemple qu'on m'a présenté récemment. Si nous adoptions les normes de la Californie d'ici 2009, le Silverado que nous construisons à Oshawa et qui est construit dans trois autres usines de General Motors aux États-Unis ne pourrait être vendu ni en Californie ni au Canada. Alors General Motors perd 20 p. 100 du marché, ce qui signifie qu'une des quatre usines d'assemblage va disparaître.

Le bon sens vous dirait que si un pays affirme que vous ne pouvez pas vendre quelque chose au Canada et que vous devez fermer une usine, vous n'allez pas fermer une installation aux États-Unis et garder l'usine canadienne ouverte lorsque vous pouvez vendre le véhicule à l'extérieur de la Californie. Alors, il existe un lien direct avec ce que le gouvernement fait ici à l'égard des gros véhicules et des gros moteurs à court terme, sans donner de temps pour composer avec cette situation.

Je suis en faveur de la réglementation. Je suis d'accord que le gouvernement doit respecter l'engagement de 2010 et les lettres d'entente, mais s'il faut réglementer au-delà de cela, 25 p. 100 d'ici 2014 serait une très nette amélioration. Il faudrait agir progressivement. On ne pourrait avoir une amélioration de 25 p. 100 en une seule année.

M. John Bennett: Puis-je ajouter quelque chose?

Avec tout le respect que je vous dois, les règlements de la Californie n'empêcheraient pas la vente de véhicules dans cet État. Ils sont fondés sur un processus moyen global.

M. Jeff Watson: J'aimerais poser une question à ce sujet aux témoins. J'aimerais poursuivre sur la question de la norme nord-américaine dominante. Nous avons parlé de l'établissement de la norme. Le gouvernement fédéral américain réglemente l'économie de carburant. Nous avons parlé de la réglementation à cet égard également. Les États réglementent les émissions des véhicules, ce qui pourrait être une tout autre chose.

Tout d'abord, j'aimerais qu'on me dise où en est la norme de la Californie. Je crois comprendre qu'il y a une injonction. Vous pourriez peut-être faire le point à ce sujet.

Par ailleurs, que pourrait signifier cette norme nord-américaine dominante? Serait-elle fondée sur l'efficacité énergétique, ce qui aurait un lien direct, j'imagine, avec l'amélioration des émissions des véhicules également? Pouvons-nous parler de cette question?

M. Buzz Hargrove: Si M. Bennett a raison de dire que nous pouvons vendre tous les véhicules que nous construisons, peu importe leur taille ou leur efficacité énergétique, en Californie et au Canada, peu importe ces normes, alors pourquoi discutons-nous? Pourquoi personne n'irait de l'avant?

• (1650)

M. John Bennett: Je pose la question depuis des années.

M. Buzz Hargrove: La réalité, c'est que l'information dont nous disposons nous dit que cela n'est pas possible. Pourquoi auriez-vous une norme d'efficacité énergétique lorsqu'on trouve parmi les plus grands consommateurs d'essence le Silverado de General Motors, le Tundra de Toyota et le Ram de DaimlerChrysler? Pourquoi avoir une

norme qui vous permet de continuer de vendre tous ces véhicules, puis essayer d'en faire une norme utile? Je ne crois pas que ce soit pertinent.

M. Jeff Watson: Monsieur Nantais, monsieur Adams, vous pouvez essayer de répondre à cette question.

M. Mark Nantais: Vous avez raison au sujet de la situation en Californie. Une injonction judiciaire empêche présentement l'État d'appliquer sa réglementation, puisqu'il n'a pas la compétence nécessaire. La réglementation de l'économie de carburant relève des autorités fédérales.

Des procédures sont aussi en cours dans d'autres États qui s'inspirent de la Californie et qui se trouvent maintenant dans une situation semblable. Lorsque ces affaires seront instruites, l'instance suivra son cours en Californie.

Concernant la Californie, nous devrions nous intéresser à aller de l'avant. Lorsque nous parlons d'une harmonisation avec la norme nord-américaine dominante, il s'agit d'une harmonisation avec la nouvelle norme CAFE américaine au sein de notre industrie, et je crois que M. Adams sera d'accord avec moi sur ce point. Comme ces exigences sont très élevées, puisqu'il s'agit d'un tout nouveau programme, tout le monde doit mettre les bouchées doubles dans tous les segments du marché et tous les types de véhicules. Toutefois, en Californie, les véhicules hybrides ne seront plus conformes maintenant. Ils ne peuvent plus respecter la norme parce qu'elle est trop sévère. La chose est techniquement et économiquement impossible. L'EPA des États-Unis est d'accord avec nous à cet égard.

À mesure que nous avançons, la norme dominante, telle que nous la voyons, est la nouvelle norme CAFE des États-Unis. Si nous ajoutons une approche intégrée, une approche plus globale, à toutes ces initiatives dont nous parlons, pour nous doter d'une politique d'appui, nous pourrions vraiment réduire les émissions.

Le président: Merci, monsieur. Nous devons poursuivre.

Monsieur McGuinty, vous avez cinq minutes.

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

Je remercie les témoins de comparaître devant nous.

C'est dommage, monsieur le président, que les témoins ne puissent pas débattre de la question entre eux dans notre enceinte, puisque je crois que ce serait vraiment profitable aux Canadiens, en ce sens qu'ils sauraient s'il y a un consensus ou non entre eux.

Dans certains cas, j'ai vu nos représentants en matière d'environnement hocher de la tête en signe de totale désapprobation, et je ne les ai vus également en parfait accord. J'ai vu les constructeurs canadiens et nord-américains en désaccord avec les constructeurs internationaux, et ainsi de suite. Je vais tenter de faire la lumière sur les divergences et dégager peut-être certains points d'entente.

Est-il juste de dire que vous convenez tous que nous avons besoin de nouvelles normes? Oui. Est-il juste de dire que vous pourriez tous composer avec une nouvelle réglementation en matière de normes? Plus ou moins? Très bien. La véritable différence réside-t-elle, alors, dans les mesures fiscales qui pourraient être utilisées pour faciliter la transition vers ces normes plus élevées?

M. Buzz Hargrove: Et l'échéancier. Il est difficile de le faire sans l'échéancier.

M. David McGuinty: L'échéancier et sa mise en oeuvre.

Est-il juste de dire que la plupart d'entre vous reconnaissent le potentiel? Le premier ministre, dans une certaine mesure, a coupé l'herbe sous les pieds du comité ce midi en annonçant qu'il y aura une réglementation en 2011. Nous croyions que le débat ici porterait notamment sur les vertus d'une telle réglementation, mais il semble que nous aurons des règlements en 2011, alors la question est réglée.

Pouvons-nous présumer que la question est réglée? D'accord. Alors l'échéancier et les mesures fiscales que nous pourrions concevoir pour atteindre ces nouvelles normes sont les enjeux ici. Est-ce bien ce que doivent comprendre les Canadiens qui nous regardent?

M. Buzz Hargrove: Selon moi, oui.

M. David McGuinty: Certains parmi vous pourraient-ils faire des commentaires à ce sujet?

M. Buzz Hargrove: Je l'ai dit dès le début. Je crois qu'il nous faut des normes réglementées en matière d'efficacité énergétique, mais c'est la façon dont elles sont appliquées. Si vous faites la moyenne, vous avantez une compagnie et vous avantez les importations par rapport à ce que nous construisons au Canada.

Encore une fois, je vous rappelle que 80 p. 100 de ce que nous construisons sont de gros véhicules, avec de gros moteurs, de grosses transmissions et de grosses carrosseries. Ce n'est pas parce que nous l'avons demandé, mais parce que le Pacte de l'automobile, en 1965, a fait en sorte que les compagnies devaient produire un véhicule correspondant à sa valeur monétaire. Si vous vendez un véhicule 10 000 \$, vous devez produire un véhicule de valeur monétaire égale. La façon la plus simple de se conformer à cette exigence a été de construire de gros camions, de grosses voitures, de gros moteurs au Canada. Même si le Pacte de l'automobile n'existe plus, nous avons développé une expertise telle que ces activités sont encore implantées au Canada.

M. John Bennett: Nous ne voulons pas un règlement pour ce qui est construit au Canada, mais pour ce qui est vendu au Canada. La grande majorité des véhicules construits par les membres de l'organisation de M. Hargrove sont vendus aux États-Unis, et non au Canada. Un règlement sur l'efficacité énergétique des véhicules vendus au Canada aurait peu d'incidence sur ce qui est construit ici.

• (1655)

M. Buzz Hargrove: General Motors a annoncé la construction d'une nouvelle Camaro à Oshawa. Jim Flaherty et moi étions là pour célébrer l'événement, en compagnie d'une foule d'autres politiciens de toutes allégeances. General Motors a dit très clairement que si ce véhicule ne pouvait pas être vendu au Canada... Si le constructeur peut le fabriquer ici, mais le vendre seulement aux États-Unis, comme le laisse entendre mon collègue ici, peut-on vraiment croire qu'il va dire « Très bien, nous allons créer tous les emplois au Canada, même si nous ne pouvons pas vendre le véhicule à cet endroit »? Soyons réalistes.

M. John Bennett: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'ils vendent ces voitures aux États-Unis, et non au Canada.

Vous avez déjà vu les chiffres. Il est clair que la vaste majorité des véhicules qui sont construits au Canada sont expédiés à l'extérieur du pays. Nous voulons un règlement qui s'applique à ce qui est vendu au Canada. Pareil règlement n'a pas le même effet qu'un règlement portant sur la fabrication.

M. David McGuinty: Permettez-moi de poser une question à M. Ogilvie. Il a levé la main il y a un instant.

Monsieur Ogilvie, vous avez dit qu'il fallait adopter une norme nationale, qui serait publiée dans la *Gazette du Canada* d'ici 2008 et qui entrerait en vigueur d'ici 2011, puis vous avez énoncé un certain nombre de mesures complémentaires.

Vous avez présidé la table ronde sur les « enjeux » du transport de l'ancien gouvernement, et vous y avez fait un excellent travail. Vous deviez concilier tous ces intérêts divergents au nom des Canadiens, ce qui était très difficile. Parlez-moi de quelques-unes de ces mesures complémentaires, parce que c'est là où le débat semble se situer.

Le président: Et faites-le en 40 secondes, si vous le pouvez.

M. Kenneth Ogilvie: J'aimerais souligner que ce n'est pas seulement la technologie qui est responsable de l'efficacité énergétique. C'est aussi la façon dont les consommateurs agissent; ce sont les carburants; c'est une foule d'autres choses que nous faisons.

La norme doit être utilisée pour amener les technologies d'efficacité devant le consommateur, mais vous devez amener le consommateur à acheter ces choses. Plus vous réussissez à amener le consommateur à changer ses habitudes — avec l'information, l'étiquetage, les programmes incitatifs, l'éducation, la cohérence des politiques gouvernementales et les intervenants — plus le consommateur va transformer ce marché de lui-même. Le secteur de l'automobile ne peut s'opposer au consommateur. C'est lui qui décide.

Il ne s'agit donc pas de tout harmoniser avec les États-Unis, par exemple; nous pouvons faire beaucoup de choses qui sont particulières au Canada. Dans le processus d'élaboration, nous pouvons tenir compte de certains problèmes soulevés et leur prêter attention. À mon avis, ce ne sont pas des obstacles à la norme. Ce sont des enjeux qui, selon moi, sont mis sur la table et réglés dans le cadre d'un processus approprié, qui ne devrait pas prendre cinq ans; je crois qu'une période d'un an à 18 mois devrait suffire.

Le président: Merci.

Monsieur Warawa, vous avez cinq minutes.

M. Mark Warawa: Merci.

Encore une fois, merci aux témoins. Ce débat est très éclairant.

Est-ce qu'un véhicule est construit parce que c'est ce que veulent les consommateurs, ou bien veulent-ils ce véhicule parce que c'est ce que vous avez construit? Qui est arrivé en premier, l'oeuf ou la poule?

M. Buzz Hargrove: Vous ne pouvez pas fabriquer ce dont les gens ne veulent pas; vous ne pourriez pas le vendre. Vous pouvez le fabriquer, mais cela ne fonctionne pas.

M. Mark Warawa: Permettez-moi une entrée en matière.

J'avais un très bon véhicule, une voiture de série intermédiaire de 2005 qui avait une consommation décente de carburant, mais j'ai jugé que j'avais la responsabilité d'acheter un véhicule qui avait une bien meilleure efficacité énergétique, alors c'est ce que j'ai fait. J'ai voulu acheter un véhicule hybride.

Je ne pouvais pas faire un essai sur route d'une voiture hybride. Je devais inscrire mon nom sur une liste et lorsqu'un véhicule arriverait, environ trois mois plus tard, je pourrais le garder s'il me plaisait; sinon, il serait offert à quelqu'un d'autre.

J'ai donc fini par acheter une voiture hybride et je l'aime bien — c'est un beau véhicule — mais il en coûtait davantage pour faire cette conversion, et ce n'était pas nécessaire parce que ma voiture était très bonne et assez récente.

L'autre chose qui me rend un peu perplexe, c'est qu'avant de revenir dimanche, j'ai vu dans le journal une annonce d'une page complète sur de nouveaux véhicules d'un nouveau concessionnaire, et trois modèles étaient annoncés. Ils développaient 425 chevaux-vapeur. Je me suis dit que c'était beaucoup. C'était des véhicules de série intermédiaire, semblables à celui que j'avais. Le mien développait, je crois, environ 170 ou 150 chevaux-vapeur. Mais 425...

Je reviens à ma première question. Est-ce que les gens veulent un véhicule de 425 chevaux-vapeur parce que c'est ce qui est construit, ou est-ce que vous construisez pareil véhicule parce que c'est ce que les gens veulent?

Ce qui a éveillé mon intérêt, c'est un commentaire fait, je crois, par M. Nantais, qui a dit que le coût du carburant est peu élevé au Canada. Je suis allé en Europe et oui, le carburant coûte au moins deux fois plus cher qu'ici, et les Européens conduisent des voitures beaucoup plus petites. Nous venons de connaître des hausses vertigineuses du prix de l'essence, et pourtant nous enregistrons des hausses extraordinaires dans la vente de véhicules comme le Hummer. Ici, le prix du carburant augmente et les gens continuent quand même d'acheter des véhicules plus gros et plus puissants.

En tant que membres du gouvernement du Canada, nous avons une responsabilité et un engagement envers la réduction des émissions de gaz à effet de serre, envers l'assainissement de l'air. Nous délaissions les mesures volontaires pour adopter une réglementation, et pourtant les Canadiens achètent des voitures plus grosses et plus puissantes. Quelqu'un pourrait-il faire la lumière sur cette apparente incohérence?

• (1700)

M. Mark Nantais: J'aimerais bien le faire.

D'abord, les gros VUS — peut-être ce dont vous parlez ici — ne constituent qu'environ 2 p. 100 du marché canadien. Ces véhicules sont devenus l'emblème même de tout ce qui est anti-environnemental. En réalité, ils ne représentent qu'environ 2 p. 100 de nos produits au Canada.

Comme je l'ai mentionné, 30 p. 100 des véhicules sont des voitures compactes et sous-compactes et, en général, les Canadiens achètent davantage des voitures économes en essence. Même si nous avons connu des hausses soutenues du prix de l'essence, les prix ici sont encore très bas par rapport à ce qu'ils sont à l'étranger, comme vous l'avez souligné.

Or, nous avons remarqué — et nous avons des données à cet effet — que lorsque le prix de l'essence a augmenté, les gens ont commencé à réagir, non seulement dans leur achat de véhicules, mais aussi en utilisant moins leur voiture. Pour dire vrai, lorsque les gens réduisent leur kilométrage annuel, c'est là où vous obtenez le plus de réductions. On peut établir un lien évident et dire que lorsque les prix augmentent, les gens non seulement utilisent moins leur voiture, mais commencent aussi à prendre des décisions différentes quant aux types de véhicules qu'ils conduisent.

Je dirais donc qu'il n'est pas tout à fait juste de croire, comme vous le faites, que nous achetons de plus en plus de gros véhicules, compte tenu de ce que nous observons sur le marché.

M. Buzz Hargrove: Monsieur le président, j'aimerais ajouter que le nombre de personnes qui achètent des camions simplement pour le

plaisir de conduire un demi-tonne a beaucoup diminué. Aujourd'hui, ces véhicules sont destinés davantage aux activités agricoles, à la construction, etc. On constate une énorme diminution du nombre de personnes qui achètent ces véhicules pour la conduite sportive — les VUS, y compris le Hummer — en raison du prix de l'essence.

Il y a aussi un marché très restreint. Nous allons construire des Camaro à Oshawa. Au mieux, nous allons en fabriquer entre 80 000 et 100 000, ce qui n'est pas suffisant pour soutenir même une seule usine d'assemblage. Nous construisons aussi la Charger, que Chrysler a ajoutée l'an dernier à son usine d'assemblage de Brampton. Nous construisons environ 40 000 véhicules. C'est une voiture puissante, de 400 chevaux-vapeur. Son marché est limité, mais c'est un appât pour attirer les gens dans la salle de montre, pour pouvoir leur vendre quelque chose — et ça marche. C'est pourquoi cette voiture est annoncée de cette façon.

Toutefois, comme Mark l'a mentionné, 2 p. 100 des véhicules au Canada, ou moins, sont des VUS d'à peu près la même taille que le Hummer. Les petites voitures constituent plus de 30 p. 100 de notre marché — un des meilleurs du monde.

Le président: Nous devons poursuivre.

Monsieur Lussier, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Marcel Lussier (Brossard—La Prairie, BQ): Monsieur Nantais, vous avez mentionné dans votre document que les constructeurs d'automobiles avaient développé 70 technologies avancées.

Où en est présentement la fabrication de la voiture électrique? Y a-t-il des entreprises qui vont procéder à la fabrication de voitures électriques?

[Traduction]

M. Mark Nantais: Concernant les voitures électriques, nous avons traversé une phase au début des années 90 qui n'a pas donné de très bons résultats. La technologie des piles n'a pas évolué à cette époque autant que nous l'aurions souhaité pour répondre aux critères de satisfaction des clients, comme la portée, la durabilité, la fiabilité, etc.

D'importants progrès ont été faits à ce chapitre. Les voitures électriques seront plus répandues. Vous allez voir des voitures hybrides que l'on branche. Au dernier salon de l'automobile de Detroit, nous avons vu plusieurs technologies différentes, toutes axées sur les véhicules électriques. Il ne s'agit que d'un type de technologie. Comme je l'ai dit, il y a 70 nouvelles technologies. D'autres variantes vont faire leur apparition, et c'est là où se situe la concurrence.

Les constructeurs se préparent dans ce sens, pour répondre aux exigences des clients, qui changent rapidement sur le marché. C'est le nerf de la guerre. C'est pourquoi nous nous livrons tous une féroce concurrence sur le marché.

• (1705)

[Français]

M. Marcel Lussier: Monsieur Adams.

[Traduction]

M. David Adams: Oui, Mark a souligné le fait que tous les constructeurs se livrent une féroce concurrence sur la scène internationale. On constate que certains ont choisi de privilégier des technologies différentes. Dans le cas de certains constructeurs japonais, c'est la technologie hybride. Certains constructeurs européens privilégient la technologie diesel. Les fabricants nord-américains ont mis l'accent sur les nouveaux carburants E85. Et ce ne sont pas les seules technologies qui sont adoptées.

Pour ce qui est de la technologie électrique, celle dont vous parlez, le problème se situe au niveau de la technologie des piles, qui doit encore être développée et raffinée. Je ne m'y connais pas tellement, mais je crois comprendre que le Canada a une base de ressources dans ce domaine. À mon avis, c'est quelque chose qui doit être encouragé au Canada.

M. Mark Nantais: Monsieur Lussier, je crois qu'il faut se rappeler que nous avons des entreprises au Canada qui ont des installations de recherche. Elles sont en train de tout développer au Canada à partir d'hybrides... En fait, nous allons avoir le premier véhicule hybride construit chez Ford du Canada Limitée, par exemple. C'est la première voiture hybride au Canada. Si nous avons des entreprises en santé au Canada qui ont des installations de recherche, elles vont continuer de faire de la recherche et du développement et elles vont commercialiser la technologie.

Nous devons nous demander quel est l'objectif principal. Cherchons-nous à implanter une mesure qui va causer beaucoup de tort à l'industrie automobile? Cherchons-nous une réglementation qui produira quelque chose de raisonnable, quelque chose qui continue d'assurer des emplois de grande valeur et rémunérateurs dans notre industrie — des dizaines de milliers d'emplois — tout en favorisant l'environnement et en permettant de continuer d'innover et de mener des travaux de recherche et de développement au Canada pour des emplois de grande valeur, ou bien essayons-nous de faire quelque chose qui fera du tort à ces emplois?

Je crois que nous ferions mieux de nous occuper de l'économie et des emplois tout en favorisant quand même l'environnement. Je crois que nous pouvons le faire si nous choisissons une réglementation raisonnable. Nous croyons, avec les nouveaux changements adoptés aux États-Unis, que cette réglementation s'harmonisera avec la norme CAFE.

[Français]

M. Marcel Lussier: Votre association souhaite-t-elle que le gouvernement offre un incitatif fiscal à la construction de voitures électriques ou encore de voitures à hydrogène?

[Traduction]

M. Mark Nantais: Voici notre argument. Il commence par toute une série de questions. Tout d'abord, quelles sont les mesures qui vous rapporteraient le plus par rapport à votre investissement? Où allez-vous obtenir les plus grandes réductions des émissions? Selon nous, ce serait sur le plan de la qualité du carburant et des carburants renouvelables parce que, lorsque vous combinez l'effet du carburant à celui de la technologie, c'est là que vous obtenez l'avantage maximal du point de vue de l'environnement.

Ensuite, il y a aussi la question du parc. Les parcs de véhicules routiers peuvent avoir beaucoup d'influence quand vient le temps des achats. Plus le nombre de véhicules dans le parc est grand, plus le public verra que ces technologies sont efficaces et avantageuses sur le plan de l'environnement. Quant aux rôles, le gouvernement a un rôle à tenir ici, mais il existe aussi des parcs privés. Pourquoi ne pas

offrir également des incitatifs aux parcs privés et commerciaux? Mettez plus de véhicules sur la route et offrez-leur le carburant dont ils ont besoin. De plus, que fait-on de tous les vieux véhicules? Nous pourrions offrir des incitatifs pour convaincre leurs propriétaires de s'en débarrasser, ce qui aiderait également certains Canadiens à faible revenu.

En troisième lieu, il ne faudrait pas oublier la technologie comme telle. Nous préférons que vous ne choisissiez pas de gagnants et de perdants. Il existe une gamme complète de technologies. Certaines d'entre elles coûtent plus que d'autres, mais d'autres sont plus avantageuses sur le plan de l'environnement. Comme nous livrons tous une concurrence très féroce sur le marché, nous vous conseillons de ne pas choisir des gagnants et des perdants, mais de faire votre choix plutôt en fonction de la réduction des GES ou d'un avantage sur le plan de l'environnement.

Il ne faudrait pas oublier non plus la recherche et le développement. Nous souhaitons l'intensifier au Canada. Nous souhaitons offrir des technologies — conçues au Canada, vendues ici et, en bout de ligne, exportées — parce que voilà ce qui sera avantageux dans le futur.

Le président: D'accord. Je dois vous interrompre cependant.

Monsieur Jean, c'est maintenant votre tour. Vous disposez de cinq minutes.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

On a mentionné que si tous les vieux véhicules étaient retirés de la route, les décès diminueraient de moitié. Je suis curieux: si tous les véhicules ayant un an ou plus étaient retirés immédiatement de la route, de combien diminueraient les GES, en pourcentage? Quelqu'un peut-il me le dire?

M. Buzz Hargrove: Du jour au lendemain, les émissions de GES baisseraient à 1 p. 100. Actuellement, nous y contribuons 12 p. 100. Nous pourrions les abaisser du jour au lendemain. Si l'on retirait tous les véhicules d'un an ou plus de la route, les GES baisseraient... Ce ne serait pas un problème pour notre industrie.

M. Brian Jean: Quel est le pourcentage? Il est actuellement de 12 p. 100 de toutes les émissions de gaz à effet de serre. Quel serait le pourcentage, approximativement, monsieur Hargrove? Quel pourcentage suggèreriez-vous? L'industrie du transport représente actuellement 12 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre, n'est-ce pas?

• (1710)

M. Buzz Hargrove: Oui.

M. Brian Jean: Quel serait être selon vous le pourcentage?

M. Buzz Hargrove: Pour les nouveaux véhicules, il a été abaissé à 1 p. 100. La solution la plus rapide pour abaisser les GES à 1 p. 100 est de se débarrasser de tous les vieux véhicules. Il n'est pas réaliste de croire que nous allons retirer de la route tout ce qui a plus d'un an, mais si vous retiriez tous les véhicules de dix ans ou plus...

Mark, quels sont les chiffres? Est-ce 37 p. 100?

M. Mark Nantais: Le rapport est de 37 pour un.

M. Buzz Hargrove: C'est bien cela, de 37 pour un, de sorte que c'est une nette amélioration. On contribuerait énormément à la réduction des GES en retirant rapidement de la route certains des plus vieux véhicules.

M. Brian Jean: Monsieur Ogilvie, pouvez-vous répondre brièvement, je vous prie?

M. Kenneth Ogilvie: Naturellement, 92 p. 100 des Canadiens ne circuleraient plus sur les routes si vous retiriez tous les véhicules âgés. C'est là un des problèmes, mais il y a aussi...

M. Brian Jean: L'idée était de les remplacer par des véhicules neufs dont les systèmes d'alimentation sont plus modernes.

M. Kenneth Ogilvie: Oui, mais alors, vous atteindriez beaucoup plus que 1 p. 100.

Quoi qu'il en soit, j'aimerais en revenir aux projections de 2006 établies par le U.S. EPA. Le parc actuel de véhicules n'est pas moins énergivore, au total, qu'il ne l'était il y a vingt ans. Si cette technologie ou, du moins, une partie de celle-ci avait été appliquée à améliorer le rendement du carburant plutôt qu'à accroître la puissance et la vitesse des véhicules, nous serions beaucoup moins énergivores aujourd'hui. Voilà ce qu'accomplit une norme.

M. Brian Jean: Je comprends.

J'aimerais que chacun de vous réponde à cette question, mais je vais commencer par la poser au secteur de l'automobile. J'aimerais également que vous soyez brefs, car notre président ne nous laisse pas dépasser le temps alloué.

Tout d'abord, selon quel calendrier aimeriez-vous qu'entre en vigueur le règlement — à court, à moyen et à long terme — et quel pourcentage souhaiteriez-vous voir dans chacune de ces catégories?

J'aimerais commencer par M. Hargrove. Si vous pouviez me répondre en moins de trente secondes, je vous prie?

M. Buzz Hargrove: J'aimerais que chaque véhicule vendu au Canada d'ici à la sortie des modèles de 2014 ait un taux de rendement du carburant de 25 p. 100.

M. Brian Jean: Préconiseriez-vous des objectifs à court terme, à long terme, ou est-ce tout?

M. Buzz Hargrove: Il faudrait s'y mettre tout de suite si l'on veut atteindre nos objectifs d'ici 2014.

M. Brian Jean: Monsieur Adams.

M. David Adams: À notre avis, il faudra attendre la fin du protocole d'entente, qui expire en 2011. Pour ce qui est du pourcentage, comme nous l'avons dit, il faut harmoniser les efforts à l'échelle de l'Amérique du Nord, ce qui rend les pourcentages difficiles à déterminer.

M. Brian Jean: Monsieur Nantais.

M. Mark Nantais: Comme les membres de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, nous aimerions qu'il entre en vigueur après 2010. Nous aimerions aussi qu'il y ait harmonisation avec la norme CAFE des États-Unis. N'oubliez pas, naturellement, que notre parc automobile est plus petit au Canada. En réalité, le défi que nous avons à relever est plus difficile parce que notre parc est restreint au départ. Il est beaucoup plus difficile d'apporter des changements, mais si nous le faisons, nous finirons par en récolter de plus grands avantages, si je peux l'exprimer ainsi.

M. Brian Jean: Si j'ai bien compris, le secteur de l'automobile souhaite essentiellement se conformer à la norme américaine. Est-ce bien...

M. Mark Nantais: Oui, à la nouvelle norme CAFE.

M. Brian Jean: D'accord.

Monsieur Bennett, pouvez-vous me répondre, je vous prie?

M. John Bennett: Comme je l'ai dit tout à l'heure, il faudrait que la moyenne soit de 6,7 litres par 100 kilomètres parcourus pour les parcs réunis d'automobiles et de camionnettes d'ici 2011, et c'est

justement ce que devrait être leur consommation à l'échéance du protocole d'entente.

M. Brian Jean: Quel pourcentage cela représenterait-il, par rapport à la norme actuelle?

M. John Bennett: Environ 25 p. 100.

M. Brian Jean: Monsieur Ogilvie.

M. Kenneth Ogilvie: Il faudrait que ce soit 2011, avec des améliorations annuelles jusqu'à une certaine année. Il faudrait certes envisager de le faire sur une décennie environ, si possible. De plus, je ferai remarquer que la plupart des automobiles qui sont achetées ne sont pas fabriquées au Canada. Pourquoi ne pouvons-nous pas appliquer des normes à ces véhicules tout de suite et les ajuster pour tenir compte de l'état de notre secteur actuel de l'automobile dans le cadre de ce processus réglementaire?

M. Brian Jean: Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 40 secondes.

M. Brian Jean: Monsieur Bennet, je tiens à être juste. Vous aviez des observations à faire tout à l'heure.

M. John Bennett: En ce qui concerne le rapport de 37 pour un, ils mélangent les métaphores. Ils vous disent que le nouveau parc est très différent pour ce qui est de la production de gaz à effet de serre. Ce n'est pas vrai. Sa performance ne s'est pas améliorée marginalement au cours des 15 ou 16 dernières années. Les chiffres qu'ils vous fournissent à l'égard de l'amélioration des émissions génératrices de smog, des émissions qui provoquent les changements climatiques, n'ont pas tant changé. Si vous aviez les chiffres pour les sept dernières années... c'est à peu près la même chose. La norme n'a pas changé depuis 1990, et le parc automobile n'a pas, depuis lors, connu d'amélioration marquée.

Le président: Je vous remercie. Vous avez épuisé le temps qui vous était alloué

Monsieur Holland, vous disposez de cinq minutes.

M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.): La question a été posée plusieurs fois, mais peut-être pouvez-vous nous envoyer une réponse. Toute cette histoire du nouveau parc d'automobile et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre n'est pas du tout claire. On nous dit essentiellement que 1 p. 100 des 12 p. 100 est composé de nouvelles automobiles, mais la véritable question est de savoir si l'on...

Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Ogilvie. Il est difficile de croire que, du jour au lendemain, on pourrait remplacer tous les véhicules au Canada. Je crois que tous s'entendraient là-dessus. Toutefois, simplement pour que nous ayons une base quelconque de comparaison, si tous les véhicules étaient remplacés, qu'advierait-il de ces 12 p. 100? Serait-ce toujours 12 p. 100? Ce ne serait certes pas 1 p. 100. Certains avaient l'impression que ce serait le cas. Je ne le crois pas. Si nous pouvions avoir ce pourcentage, ce serait utile, parce que cela nous aiderait à déterminer l'utilité de nous concentrer sur le nouveau parc d'automobiles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Pour ce qui a été dit au sujet de ne pas choisir des gagnants et des perdants, je suis d'accord avec le principe, dans un contexte plus général. En tant que groupe de témoins, vous pourriez peut-être m'aider à résoudre le problème suivant. Nous avons de graves problèmes d'infrastructure pour ce qui est de la mise en marché de nouveaux carburants ou du ravitaillement en ceux-ci. Je vous en donne quelques exemples. S'il était question de biodiésel, il faudrait manifestement trouver les moyens d'en accroître la production et d'aménager des points de distribution. Si nous optons pour l'éthanol, nous devons installer des points de distribution. Si nous choisissons l'hydrogène, puisque les premiers véhicules l'utilisant seraient sur le marché en 2010, de toute évidence, il faudra avoir en place une infrastructure pour le distribuer.

Je suppose que ceux d'entre vous qui font partie de l'industrie de l'automobile ne se proposent pas pour offrir l'infrastructure. Manifestement, ce serait à nous de le faire ou, du moins, d'y contribuer. Vous nous dites de ne pas choisir des gagnants, et pourtant vous nous demandez par la même occasion de prendre une décision à l'égard de ces carburants de rechange qui, selon vous, sont les plus prometteurs pour réaliser des réductions et améliorer la qualité. Comment aurions-nous en place cette infrastructure si nous ne faisons pas un choix?

• (1715)

M. David Adams: Si vous me permettez d'être le premier, monsieur Holland, en ce qui concerne un carburant comme le E85, ce n'est pas vraiment une technologie qui séduit les membres de mon groupe autant que ceux de M. Nantais, mais je crois que l'infrastructure est névralgique à cet égard. C'est pourquoi on se concentre sur les applications dans le parc automobile, pourquoi on se dit qu'il serait plus logique, plutôt que d'étendre l'infrastructure à l'échelle du Canada, de créer des parcs gouvernementaux ou même commerciaux qui permettraient de n'avoir qu'une petite infrastructure pour le carburant choisi qui pourrait alors alimenter tout un parc de véhicules utilisés à des fins commerciales ou gouvernementales, par exemple?

Mais pour ce qui est des carburants de rechange en règle générale, le recours à un faible pourcentage d'éthanol peut-être — par exemple, 5 p. 100 durant la période envisagée — largement réparti à l'échelle du pays nous semble plus raisonnable.

M. Mark Holland: Avant que les autres répondent, et leurs réponses m'intéressent, mais vous pouvez comprendre le dilemme devant lequel nous nous retrouvons, c'est-à-dire qu'on ne peut pas développer une infrastructure pour toutes les nouvelles technologies. Alors, comment faut-il régler le problème? Cela devient très compliqué parce que, si la solution réside dans les carburants comme on nous l'affirme, alors sur quel carburant faut-il miser et quelle infrastructure faut-il essayer de mettre en place? On ne peut offrir de l'éthanol, du biodiésel et de l'hydrogène dans toutes les stations-service. Dans une certaine mesure, il faut choisir, et c'est là que s'impose le dilemme. Comment y arriver si, en fait, il est vrai que le carburant sera le principal moteur ou un moteur essentiel des améliorations?

M. Mark Nantais: L'infrastructure pour l'essence est déjà en place et elle est bien étendue. Nous avons, pour l'avenir prévisible, une dépendance à l'égard de l'essence, mais si l'on pouvait réduire de plus de 66 p. 100 les émissions de gaz à effet de serre en mettant en place une infrastructure pour un carburant comme l'éthanol, particulièrement l'éthanol cellulosique, pourquoi refuseriez-vous de l'envisager? Quel est le véritable objectif de tout cet exercice? On vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Je disais donc que l'infrastructure existe déjà. Nous ne demandons pas que chaque station se convertisse à l'éthanol. Nous affirmons que les parcs d'automobiles sont un cas classique, parce que ces véhicules doivent tous rentrer au bercail pour être ravitaillés le soir. Donc, il n'y a qu'un point de ravitaillement, mais vous pouvez mettre tous ces véhicules sur la route et réaliser de véritables réductions.

Aux États-Unis, par exemple, ils se concentrent sur les stations d'essence indépendantes. Les grandes pétrolières ne semblent pas très intéressées, de sorte que les constructeurs d'automobile se tournent vers les indépendants et, surprise, on y trouve preneurs. Toutefois, il faut que les constructeurs d'automobiles leur fournissent un certain soutien pour qu'ils installent au moins une pompe, peut-être.

Donc, non, nous n'envisageons pas une conversion massive de l'infrastructure, mais plutôt la mise en place d'une infrastructure sélective et centralisée — pour des parcs, par exemple — et une certaine progression de l'infrastructure sur le plan de la vente au détail. Il se vend déjà de l'éthanol, particulièrement de l'éthanol cellulosique; ainsi, Iogen, à Ottawa, mène à cet égard. Devinez quoi? Nous soupçonnons que leur première usine va être établie aux États-Unis. Nous ratons d'immenses possibilités, particulièrement quand on sait que déjà plus de 300 000 de ces véhicules sont sur la route et roulent à l'essence, plutôt que de consommer un carburant cellulosique ou de l'éthanol. Que d'occasions ratées!

Je ne suis pas sûr que ce choix vous appartienne encore. Tout ce que nous disons, en ce qui concerne la technologie des véhicules, c'est qu'il faut éviter de choisir des gagnants et des perdants. Tournez-vous plutôt vers les possibilités qu'offre l'infrastructure que je viens de vous décrire, par exemple.

En fin de compte, il est concevable que des pays en développement — et la Chine nous vient tout de suite à l'esprit — passent en réalité sans transition à certaines de ces technologies. Ils pourraient, tout comme ils l'ont fait en téléphonie, sauter toutes les lignes téléphoniques et adopter tout de suite le cellulaire. Peut-être sauteront-ils la transition et passeront-ils directement à une infrastructure utilisant l'hydrogène comme carburant.

• (1720)

Le président: Je dois vous interrompre.

Monsieur Manning, vous avez cinq minutes.

M. Fabian Manning (Avalon, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Hargrove, j'aimerais simplement revenir à une observation que vous avez faite tout à l'heure au sujet de sondages qui ont été effectués un peu partout au pays. Vous avez utilisé, je crois, celui de CTV comme exemple et vous avez dit que nous sommes tous d'accord pour affirmer qu'il faut agir en vue d'améliorer notre environnement et que votre organisme appuie le Protocole de Kyoto.

J'ai simplement une brève question à vous poser, après quoi nous y reviendrons.

Aux termes du Protocole de Kyoto, nous avons certains objectifs à atteindre. Nous avons entendu des témoins nous dire qu'ils sont impossibles à atteindre. Qu'en pensez-vous?

M. Buzz Hargrove: Aucun pays signataire du Protocole de Kyoto n'a réussi à atteindre les objectifs, mais cela ne signifie pas que ces objectifs n'ont pas de raison d'être. Tant que chacun travaille à les atteindre et s'emploie par ses propres moyens à y arriver, je persiste à croire que c'est la meilleure façon de s'y prendre.

Si nous fermions toute notre industrie, les compagnies aériennes, les chemins de fer et tout le reste au Canada, nous ne réglerions qu'une partie du problème mondial posé par les émissions de gaz à effet de serre. Nous ne sommes qu'une goutte dans l'océan. Il faut que toute la communauté des nations s'y mette.

M. Fabian Manning: J'ai aussi pris note d'une autre observation que vous avez faite au sujet de la manière intelligente de le faire, et j'y souscris entièrement.

Hier soir, l'opposition a déposé à la Chambre des communes une motion qui a l'appui des autres partis. Elle prône que le Canada respecte les cibles de Kyoto d'ici 2008 et 2012. Je vous écoute depuis un certain temps déjà, et vos propos me préoccupent vivement. Voici ce que j'aimerais savoir. Si la motion était adoptée et que nous y donnions suite, pourriez-vous nous dire quel effet cela aurait sur l'industrie canadienne de l'automobile et sur les travailleurs qu'elle emploie au Canada? Si nous décidions d'atteindre coûte que coûte les objectifs tout de suite, quel en serait l'effet sur l'industrie de l'automobile?

M. Buzz Hargrove: Contrairement à ce que mon collègue affirme, je crois que je peux répondre à cette question.

Je dois dire d'abord qu'il est impossible d'y arriver d'ici 2008 et 2012. C'est ce que je tiens à souligner.

Même si le Canada prenait toutes les mesures possibles, il ne pourrait pas régler le problème à lui seul. Si les États-Unis et d'autres grandes puissances ne nous emboîtent pas le pas, la situation ne pourra pas s'améliorer. Pourquoi mettre en péril tout ce à quoi tiennent les Canadiens alors que d'autres pays ne fournissent aucun effort?

M. Fabian Manning: Y a-t-il d'autres commentaires?

M. John Bennett: Oui.

Je ne vois aucune raison qui nous empêcherait de réaliser l'objectif. Le Protocole de Kyoto prévoit de nombreux mécanismes adaptables conçus pour permettre à des pays comme le Canada d'atteindre les cibles.

J'ai affirmé que M. Hargrove ne pouvait pas répondre à la question, car il ne peut pas en effet vous dire quelle sera l'incidence sur l'industrie automobile tant que nous ne savons pas quels règlements seront appliqués et quelles mesures incitatives seront adoptées. Nous ne pouvons pas répondre à la question tant que nous ne savons pas cela.

M. Mark Nantais: C'est une question très complexe, mais je peux dire que M. Bennett a raison à certains égards. Il sera difficile de comprendre tant que nous ne saurons pas quels moyens seront mis en oeuvre et quelles politiques ou quels règlements seront élaborés.

Pour déterminer l'ampleur des répercussions sur l'industrie automobile, il faut analyser l'incidence sur l'ensemble des secteurs qui font partie de la chaîne d'approvisionnement, notamment les secteurs de l'exploitation minière, de la production d'acier et de plastique et de la pétrochimie. Tous ces secteurs seront d'une certaine façon largement touchés par ce que nous allons décider de faire pour respecter les exigences du Protocole de Kyoto.

C'est pour cette raison que nous ne savons pas encore quelle sera l'incidence. Ce que je peux vous dire par contre, c'est qu'il pourrait y avoir d'importantes répercussions sur notre chaîne d'approvisionnement.

M. Fabian Manning: Revenons aux mesures volontaires par rapport aux mesures obligatoires ainsi qu'aux commentaires que

vous avez faits tout à l'heure. Vous avez indiqué que ces dernières années, vous avez mis l'accent sur les mesures volontaires.

Notre comité tente de trouver un juste équilibre, notamment en proposant des mesures obligatoires qui s'appliqueraient pendant un certain nombre d'années. Pourriez-vous nous suggérer quelques mesures obligatoires que vous ou votre industrie accepteriez de mettre en application? Plutôt que d'opter pour des mesures volontaires, quoique vous ayez mis là-dessus, qui dépendent du bon vouloir de l'industrie, ne pourrions-nous pas mettre en place des mesures obligatoires, qui nous donneraient les moyens d'assurer un certain contrôle?

● (1725)

M. Mark Nantais: Je ne comprends pas bien votre question.

Je ne pense pas que vous proposiez d'annuler le protocole d'entente que nous avons signé.

M. Fabian Manning: Non.

M. Mark Nantais: Quant à la réglementation, nous avons clairement énoncé notre position à ce sujet. Nous sommes une industrie intégrée. Le Canada peut en tirer bien des avantages. Nous pouvons importer au pays certaines des meilleures technologies qui soient, comme celles qui entrent dans la conception de nos systèmes de contrôle des émissions contribuant au smog, qui respectent des normes nationales qui sont parmi les plus strictes au monde. Nous pouvons importer ces technologies à moindre coût, que nous pouvons exporter ensuite rapidement partout en Amérique du Nord.

C'est la voie à suivre, selon nous, car les règles sont en train de changer. Les constructeurs auront de plus en plus de difficulté à respecter des normes toujours plus strictes. C'est pourquoi nous affirmons que nous ne pouvons pas nous dissocier des États-Unis. Nous sommes dans un contexte de libre-échange, et je ne vois pas, honnêtement, pourquoi nous voudrions qu'il en soit autrement.

Le président: Je vais devoir mettre un terme à cet échange.

J'aimerais donner la parole à M. Paradis, qui est le seul membre à ne pas avoir pris la parole. Nous avons enlevé du temps aux conservateurs ce matin.

Si cela convient à tous, nous allons donner l'occasion à M. Paradis de poser lui aussi des questions.

[Français]

L'hon. Christian Paradis (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse au secteur de l'automobile.

Présentement, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement permet de réglementer les mélanges de carburants, mais ne permet pas de réglementer l'efficacité de ces mélanges. J'y vois une importante différence.

Selon ce que je comprends de votre exposé, le point de départ d'une bonne réglementation serait qu'elle porte sur l'efficacité des mélanges de carburants. Je crois comprendre qu'une entente qu'on pourrait pratiquement qualifier de transitoire... Vous avez entendu le premier ministre comme moi ce midi, et vous disiez justement qu'une réglementation entrerait en vigueur.

Le projet de loi C-30, qui permettrait de réglementer l'efficacité des mélanges de carburants, est-il un point de départ nécessaire pour arriver à nos fins sur le plan environnemental?

[Traduction]

M. Mark Nantais: Premièrement, je crois que je suis d'accord avec vous concernant ce que vous avez dit au début. Nous pouvons en effet réglementer la qualité des carburants par l'entremise de la LCPE. Je ne sais pas si c'est ce que doit faire le projet de loi C-30 sur la qualité de l'air, mais il serait évidemment possible de réglementer la qualité des carburants grâce à cette mesure législative. Cependant, il faut savoir que les technologies de contrôle d'émissions nécessitent l'utilisation de carburants de qualité spécifique. C'est ce qu'on appelle l'approche systémique globale. Si on ne dispose pas des carburants appropriés, les consommateurs n'obtiendront pas l'avantage environnemental que procure la technologie pour laquelle ils auront payée.

Il est absolument essentiel de trouver sur le marché des carburants dont la qualité est appropriée à la technologie utilisée. C'est ce que nous appelons l'approche systémique globale. C'est de cela dont nous avons besoin au Canada. Comme M. Adams l'a souligné, nous sommes vivement préoccupés par le fait que dans la déclaration d'intention, on laisse entendre que c'est l'industrie qui devrait s'occuper de la question de la qualité des carburants.

L'État de la Californie a reconnu les avantages que procure le recours à la technologie avec les carburants appropriés — non pas sur le plan des économies de carburant, je tiens à être très clair là-dessus, mais au chapitre de la diminution des émissions contribuant au smog. Depuis toujours, la Californie dispose de carburants dont la qualité est la meilleure au monde, et c'est pourquoi elle est parvenue à réduire le smog de façon aussi considérable.

Le Canada ne s'est pas doté d'une stratégie nationale en matière de carburants ni d'un règlement fédéral à cet égard. Nous avons élaboré des lignes directrices, qui sont dans une assez large mesure dictées par l'industrie qui produit les carburants. Nous avons cessé de faire des propositions à l'Office des normes générales du Canada, car chaque fois que nous suggérons des moyens d'améliorer la qualité des carburants, ils étaient jugés non valables.

Nous croyons donc qu'il y a lieu en effet de réglementer la qualité des carburants et peut-être aussi des additifs, que ce soit par l'entremise de la LCPE ou de la Loi sur la qualité de l'air.

[Français]

L'hon. Christian Paradis: Monsieur le président, je parlais justement du contenu des carburants. Ce que je comprends du projet

de loi C-30, c'est qu'il permet de réglementer les mélanges de carburants avec des carburants renouvelables. C'est l'essence de ma question, et je voulais le préciser avant que M. Hargrove ne prenne la parole.

[Traduction]

M. Mark Nantais: La réponse est la même. Cependant, dans le cadre de la LCPE, les mélanges pourraient poser un certain problème. Il faudrait que je vérifie. Mais si la Loi sur la qualité de l'air vise à réglementer les mélanges, qu'il s'agisse du E10 ou du E85, nous sommes tout à fait d'accord.

● (1730)

[Français]

L'hon. Christian Paradis: Monsieur Hargrove, vous avez...

[Traduction]

M. Buzz Hargrove: Si je puis me permettre, je tiens à dire qu'il existe différentes options. Toutefois, chacune d'elles est très coûteuse. Il est beaucoup question ces temps-ci de l'éthanol produit à partir du maïs. Or, il faut savoir qu'il faudrait cultiver du maïs sur presque chaque acre de terre en Amérique du Nord pour arriver à produire à peu près la quantité d'éthanol suffisante pour la production du E85, et il faudrait aussi investir des milliards de dollars dans l'infrastructure nécessaire.

Consacrer des fonds à l'élaboration de carburants de remplacement est une des solutions, mais la meilleure est de forcer l'industrie à améliorer l'efficacité de tous les carburants — essence, E85 ou autre — et d'exiger que chaque véhicule respecte de meilleures normes, et non seulement les gros véhicules, mais aussi les petits.

Le président: Merci, monsieur Hargrove.

Nous allons devoir nous arrêter là. La sonnerie se fait entendre pour moi et mes collègues.

Je remercie beaucoup les témoins de nous avoir consacré un peu de leur temps et d'avoir respecté l'horaire. Je vous en suis reconnaissant. Merci.

J'aimerais que les membres du sous-comité s'avancent ici, car j'ai à leur parler au sujet d'une réunion.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

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

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