



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 025 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 6 mars 2012

Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 6 mars 2012

• (0850)

[Traduction]

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

Merci et bonjour à tous. Bienvenue à la 25^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Aujourd'hui, à l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous avons une étude sur les technologies de transport novatrices.

Nous recevons aujourd'hui Sam Shaw, vice-président, Élaboration des politiques sur le gaz naturel, Corporation Encana, ainsi que Jim Facette, président et chef de la direction de l'Association canadienne du propane.

Bienvenue monsieur Shaw. Nous vous avons reçu récemment et nous avons dû quitter, de sorte que nous essaierons de ne pas le faire aujourd'hui. Je vous demanderais de prononcer vos remarques préliminaires. Nous passerons ensuite à M. Facette, puis aux questions des membres du comité.

M. Sam Shaw (vice-président, Élaboration des politiques sur le gaz naturel, Corporation Encana): Merci beaucoup. Je suis heureux d'être ici à nouveau. J'espère qu'il n'y aura pas de vote aujourd'hui, Merv. Vous avez dit qu'il n'y en aurait pas, alors merci beaucoup; toutefois, tous les votes ce sont de bons votes.

Je suis ici pour une raison très simple. Je vous parlerai d'Encana, fournisseur de gaz naturel à l'industrie, je décrirai certaines applications et innovations et je formulerai quelques recommandations.

Le gaz naturel est une solution abondante, abordable, propre, fiable et nationale. Encana figure parmi les plus grands fournisseurs de gaz naturel en Amérique du Nord; 40 p. 100 de nos transactions se font au Canada et 60 p. 100 aux États-Unis. Pour commencer à envisager un changement des règles du jeu et à parler d'innovation, il s'agit en fait de se pencher sur les réserves de gaz naturel. Elles sont très abondantes. Nous estimons qu'avec ce que nous en faisons actuellement, les réserves dureront 100 ans.

En ce qui concerne le transport, les principales transformations toucheraient les véhicules légers, mais ici aussi, on met beaucoup l'accent sur les véhicules lourds. Nous envisageons également des applications dans le domaine maritime et ferroviaire, ainsi que dans des endroits comme les installations de forage.

Quel est le rôle d'Encana? Il touche sans aucun doute l'éducation et la sensibilisation. L'entreprise montre le bon exemple. Notre propre flotte fonctionne au gaz naturel. Nos plates-formes pétrolières fonctionnent au gaz naturel. Nous cherchons la collaboration, un aspect très important, au moment où nous commençons à examiner le secteur du gaz naturel.

Pourquoi le gaz naturel liquéfié est-il important dans le domaine du transport? À l'évidence, c'est en raison de l'économie. Si on se

penche sur une situation concurrentielle aux États-Unis, il faut tenir compte de l'aspect concurrentiel. Je prends l'exemple de Transport Robert, une entreprise du Québec. L'entreprise a acheté 180 camions fonctionnant au gaz naturel. Elle est un chef de file au pays, non seulement par ses efforts d'écologisation dans le cadre de la formation, mais aussi dans son transport. Le GNL coûte entre 20 et 40 p. 100 moins cher que le diesel, selon une formule d'équivalence.

Nous refroidissons le GNL à moins 162 degrés Celsius, nous le transportons vers une usine ou une station et nous le distribuons au moyen d'une pompe. Encana a été la première à utiliser des camions-citernes mobiles afin de pouvoir aller dans une cour et remplir les camions lourds sur place.

Si l'on prend les principales étapes historiques, le premier moteur au gaz naturel maritime a été construit et breveté en 1860. Les premières installations de GNL datent de 1912. Les brevets concernant les barges de transport de gaz liquide ont été obtenus en 1914. Ensuite, viennent les premières exportations de GNL des États-Unis en 1969. Le premier terminal d'importation de GNL a été construit aux États-Unis en 1971. La première usine de GNL aux États-Unis à fournir des services au marché du transport a été construite en 1994. En 2003, le moteur de locomotive conventionnelle au diesel a été remplacé par une turbine au gaz naturel plus petite. Encore une fois, on commence à voir une plus grande utilisation du gaz naturel, surtout aux États-Unis.

Le port en eau profonde Gulf Gateway Energy Bridge a ouvert ses portes en 2005. Le tout premier camion d'exploration minière au GNL aux États-Unis date de 2010. En 2012, il y a 26 navires au GNL qui fonctionnent dans le monde. Lorsqu'on se tourne vers les applications maritimes, ferroviaires et de camionnage lourd, on constate que le GNL commence à avoir sa place dans le schéma du transport.

En ce qui concerne l'approvisionnement en GNL, il existe des installations de pointe au Canada et aux États-Unis. Nous pouvons expédier le GNL par voie ferroviaire, routière et intermodale. Quand on commence à penser au système ferroviaire au Canada et aux États-Unis, on réalise qu'il existe un réseau de distribution pour le GNL, et ce, partout où on souhaite aller.

En ce qui concerne le transport maritime, le traversier de Staten Island, aux États-Unis, a été converti au GNL. Certains pays étrangers, comme le Japon, envisagent d'avoir recours au transport interne et externe au GNL pour répondre à leurs besoins en électricité, plus particulièrement aujourd'hui, alors que le pays tente de se défaire de l'énergie nucléaire.

Si on se penche sur les éléments liés aux différents véhicules, on constate que si on a une locomotive, celle-ci consomme autant que 96 voitures. Dans le domaine de l'exploitation minière, un camion-remorque équivaut à 142 voitures qui consomment de l'essence. Une installation de forage équivaut à 426 voitures et un traversier à passager consomme autant de carburant que 1 160 voitures. Si on pense au remplacement du diesel, à l'évidence, le gaz naturel est la solution.

Le président Obama a pris cet engagement dans le cadre d'une série de discours à la nation, en envisageant un décret et, plus récemment, nous avons vu leur plan concernant l'énergie, qui vise à mettre un terme à l'utilisation du pétrole étranger. Aux États-Unis, 70 p. 100 du pétrole étranger est utilisé pour le transport et, de toute évidence, il s'agit d'une priorité au programme du président américain.

En ce qui concerne les corridors au Canada, nous examinons dans l'est le corridor Québec-Windsor et, dans l'ouest, le corridor Edmonton-Vancouver afin de favoriser l'adoption du gaz naturel dans ces corridors. En ce qui concerne les tendances mondiales, on peut prendre l'expérience européenne, où de nombreux véhicules ont adopté le gaz naturel. De plus, il existe des possibilités de transformation des moteurs, par exemple.

En ce qui concerne la distribution, j'aimerais souligner des pratiques très novatrices en ce qui concerne le remplissage des réservoirs domestiques. Si vous disposez d'une conduite de gaz naturel pour votre barbecue, vous pouvez installer un système au gaz naturel pour ravitailler votre voiture. À l'heure actuelle, l'installation d'un système coûte 1 500 \$ aux États-Unis et 4 000 \$ à l'achat. En travaillant avec des partenaires aux États-Unis, nous tentons de faire passer ce prix de 5 000 \$ à 1 000 \$, comme pour un appareil électroménager dans la maison.

En ce qui concerne les innovations, de toute évidence, l'un des meilleurs exemples au Canada est celui de Westport Innovations. Se présentant comme une entité commerciale et utilisant des innovations de l'Université de la Colombie-Britannique, l'entreprise a créé un moteur au gaz naturel d'une capacité de 15 litres. Elle élabore maintenant un moteur de 11,9 litres, ce qui convient beaucoup mieux aux petites flottes commerciales.

Pour ce qui est des réservoirs, l'entreprise 3M a créé un nouveau matériau et l'entreprise américaine Chesapeake Energy collaborera avec 3M pour fabriquer ce matériau. Composé de matières nanoparticulaires et pesant 20 p. 100 de moins, le réservoir aura une capacité de 10 à 20 p. 100 supérieure. À mesure que la nanotechnologie devient de plus en plus courante, on lui trouve de plus grandes applications, c'est certain.

Le président Obama a aussi indiqué qu'il y aurait une augmentation considérable du budget du Département de l'énergie afin que celui-ci examine les infrastructures des réservoirs, du remplissage des réservoirs domestiques et des stations. Il existe de nombreuses innovations liées aux stations. Quantum est un producteur de réservoirs de gaz naturel. L'entreprise souhaite se doter de réservoirs plus courts et plus épais. Les véhicules au gaz naturel Vision, produits aux États-Unis, parcourront 390 kilomètres.

Aux États-Unis, on constate une nouvelle tendance: le pays examine les normes, en particulier au sujet des matières particulaires. Il se penche sur les PM 2,5 parce que les matières particulaires provenant des usines fonctionnant au gaz, des camions au diesel et ainsi de suite est lié à des enjeux entourant la santé, les maladies respiratoires et ainsi de suite.

Pour ce qui est des autres innovations, en Italie, Fiat a fait beaucoup de recherche, et Fiat est propriétaire de Chrysler. J'espère que tout le monde a lu l'article du *Globe and Mail* d'hier au sujet des véhicules au gaz naturel. Chrysler a annoncé le lancement de la camionnette Dodge Ram 2500. Il s'agit de la version du fabricant d'équipement. Si vous avez la possibilité, nous vous invitons à Vancouver pour voir cette camionnette à GLOBE 2012, où elle sera en démonstration pour la première fois au Canada.

● (0855)

Comme vous le savez peut-être, Ressources naturelles Canada s'est lancé dans la création d'une feuille de route, et cette feuille de route se penche maintenant sur les normes et l'éducation.

Enfin, à titre de recommandations, nous devons faire un meilleur travail dans la recherche appliquée sur le gaz naturel pour tous les modes de transport. Nous devons harmoniser nos normes avec celles des États-Unis. Comme je l'ai dit la dernière fois, je vous demande humblement de commencer à envisager d'offrir des programmes de financement aux municipalités qui souhaitent verdir leur parc automobile en 2013.

Merci beaucoup.

● (0900)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Facette, bienvenue.

M. Jim Facette (président et chef de la direction, Association canadienne du propane): Bonjour, monsieur le président.

Merci beaucoup au comité de me donner cette chance, et merci de votre intérêt à l'égard des technologies de transport novatrices.

Je suis heureux d'informer le comité que l'industrie du propane célèbre cette année son centenaire. Nous espérons qu'à la fin de notre exposé, vous conviendrez que le propane est une solution énergétique verte et un partenaire dans toute stratégie énergétique durable.

Nous avons une demande précise à formuler au comité aujourd'hui. Nous aimerions que vous recommandiez au ministre Oliver d'inclure le propane dans la feuille de route pour le déploiement de l'utilisation du gaz naturel. Il n'y figure pas à l'heure actuelle, et nous estimons que le gouvernement fédéral doit montrer l'exemple en convertissant une plus grande partie de sa flotte de véhicules au propane.

[Français]

Notre thème d'aujourd'hui porte sur la disponibilité du gaz propane et son prix abordable. La présentation qui suit devrait vous permettre d'avoir une bonne compréhension des nombreux avantages du gaz propane.

[Traduction]

Le secteur du propane canadien génère des retombées de 10 milliards de dollars dans l'économie canadienne chaque année et il fait vivre plus de 20 000 Canadiens, tout en versant chaque année des impôts et des redevances de plus de 900 millions de dollars. Près de 100 p. 100 du propane consommé au Canada est produit au pays. Au Canada, environ 83 p. 100 du propane est produit dans le cadre du traitement du gaz naturel, et les 17 p. 100 restants viennent du raffinage du pétrole brut.

Votre comité réalise une étude des technologies novatrices dans tous les moyens de transport viables du point de vue commercial et pertinentes au Canada. Le propane est viable du point de vue commercial et pertinent au Canada.

Le secteur du propane peut jouer un rôle dans un bouquet énergétique propre et s'est engagé à maximiser sa valeur pour les Canadiens à long terme. Le Canada s'est doté d'une infrastructure du propane bien développée et dispose d'une excellente capacité de production d'une réserve abondante et facilement transportable partout au Canada et aux États-Unis.

Le propane est un carburant qui brûle sans résidu, de sorte qu'il est souvent utilisé dans les véhicules qui fonctionnent à l'intérieur. En fait, je suis certain que vous avez tous vu le véhicule intérieur le plus visible qui fonctionne au propane, soit la resurfaçuse de glace que l'on appelle la Zamboni.

Dans le secteur industriel, les chariots élévateurs fonctionnent au propane, pas seulement pour la propulsion, mais également pour le travail d'élévation des charges. De nombreuses propositions visant à combattre les changements climatiques et à réduire les répercussions environnementales de l'utilisation de l'énergie devront attendre que de nouvelles technologies soient mises au point; toutefois, le propane produit ici, au Canada, peut apporter des contributions majeures et immédiates au moyen des technologies actuelles.

[Français]

Plusieurs d'entre vous se souviendront que de nombreux véhicules ont été convertis de l'essence au gaz propane dans les années 1980 et 1990. Plus de 13 millions de véhicules dans le monde fonctionnent au gaz propane. Au Canada, ces chiffres sont plus modestes, mais on constate actuellement un regain d'intérêt pour les véhicules ayant recours au gaz propane, et ce, en raison de préoccupations environnementales et économiques.

Comme de nombreux parcs de véhicules, y compris le parc automobile du gouvernement fédéral, cherchent des occasions de réduire à la fois leurs dépenses et leurs émissions de gaz à effet de serre, nous croyons que l'industrie du gaz propane du Canada peut contribuer de façon importante à atteindre ces objectifs.

Par rapport aux sources d'énergie classiques, le gaz propane produit moins d'émissions de gaz à effet de serre et de toxines de l'air pour pratiquement toutes les applications où on l'utilise. Dans le cas des parcs de véhicules au gaz propane, les émissions de gaz à effet de serre sont jusqu'à 26 p. 100 inférieures à celles des véhicules fonctionnant à l'essence, soit un kilogramme de gaz à effet de serre de moins par tranche de 36 km parcourus. De plus, il y a environ 50 p. 100 moins de toxines et d'autres émissions contribuant au smog générées qu'avec les moteurs à l'essence.

Une société privée ayant un important parc de véhicules a adopté le gaz propane, soit United Parcel Service. UPS a actuellement plus de 600 véhicules au gaz propane au Canada, dont un certain nombre sont utilisés ici même, à Ottawa. Six autres exemples d'organisation qui utilisent le gaz propane et qui profitent de ces avantages économiques et environnementaux sont TransHelp de la région de Peel, les services policiers de London, Airways Transit, ThyssenKrupp Elevator, la ville de Prince George et Postes Canada.

La principale motivation de TransHelp de la région de Peel était la protection de l'environnement lorsque le moteur tourne au ralenti dans des zones sensibles aux émissions polluantes, comme aux postes d'embarquement des hôpitaux. Comme ces passagers ont des besoins spéciaux, il est nécessaire de maintenir la température des véhicules.

Quant à la police de London, dont la quasi-totalité de ses 60 véhicules de patrouille fonctionne au gaz propane, elle a réalisé, au fil des ans, des économies considérables totalisant des millions de dollars, et cela, tout en maintenant un dossier de sécurité impressionnant.

● (0905)

[Traduction]

Airways Transit, le principal fournisseur de transport terrestre partagé sur demande dans les aéroports au Canada, exploite une flotte entièrement propulsée au propane. Par rapport à l'utilisation de véhicules à essence, le propane a permis une réduction de 588 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre par année pour Airways Transit.

L'entreprise ThyssenKrupp Elevator, le plus grand producteur d'ascenseurs, possède huit camions Roush CleanTech Ford E-150 et trois camionnettes Roush CleanTech F-150. Elle a commandé huit autres véhicules fonctionnant au propane. Au deuxième trimestre de 2012, ThyssenKrupp Elevator possédera 19 véhicules au propane — ce qui équivaut au tiers de leur flotte à Phoenix — fonctionnant grâce à ce carburant de remplacement brûlant sans résidu.

L'engagement de l'entreprise à l'égard du propane s'étend encore plus vers l'ouest; elle a commandé six camions Ford E-150 pour Seattle, huit pour Los Angeles et dix pour San Diego. Selon le directeur de la flotte de ThyssenKrupp, M. Armstrong, les véhicules de service de la région de Phoenix parcourent en moyenne 25 000 milles chaque année. Cela signifie que pour chaque véhicule acheté, ThyssenKrupp Elevator réduit ses empreintes écologiques de 12 237 livres de dioxyde de carbone chaque année, ce qui totalise plus de 67 tonnes annuellement pour les 11 véhicules déjà utilisés.

Tout récemment, la ville de Prince George a approuvé à l'unanimité un plan stratégique municipal pour une flotte verte, qui inclut un projet pilote visant à convertir cinq véhicules municipaux au propane, dans le cadre du plan d'action de 2012. Le projet sera examiné et pourrait être prolongé en 2013.

Enfin, Postes Canada dispose actuellement de 100 véhicules moyens au propane pour la livraison de colis, et 200 véhicules supplémentaires seront convertis cette année. La société dispose également de 10 camions légers de livraison et de 20 véhicules de patrouille utilisés par les inspecteurs des postes qui fonctionnent aujourd'hui au propane. Postes Canada dispose également d'une station de ravitaillement de propane opérationnelle à Ottawa et a l'intention de construire deux autres stations cette année.

Nous estimons que de nombreuses flottes ont la merveilleuse possibilité d'adopter le propane, ce qui les aiderait à combattre les changements climatiques tout en réduisant leurs dépenses d'exploitation. C'est pour cette raison que nous demandons au comité de recommander au ministre des Ressources naturelles d'inclure le propane dans sa feuille de route pour le déploiement de l'utilisation du gaz naturel, dont l'objectif est d'établir la meilleure utilisation possible du gaz naturel dans le secteur du transport canadien.

En 2010, dans le cadre du programme écotecnologie pour véhicules, Transports Canada et Roush ont collaboré afin de mettre à l'essai un camion Ford E-150 fonctionnant au propane. Les résultats des essais confirment la position de l'industrie voulant que le propane soit une option propre, abordable, efficace et durable dans le domaine des carburants de remplacement pour le transport. Dans ce cas en particulier, le véhicule moyen au propane testé permettait de réduire les émissions de dioxyde de carbone de 11 p. 100 par rapport au carburant conventionnel, selon les résultats combinés des essais en ville et sur autoroute.

Le gouvernement fédéral canadien fait actuellement face à de nombreux défis qui devraient favoriser une adoption des carburants de remplacement comme le propane.

Parmi ces défis, mentionnons l'objectif de réduction des émissions du gouvernement fédéral de 17 p. 100 par rapport au niveau de 2005 d'ici 2020. L'utilisation des véhicules propulsés au propane peut, à elle seule, permettre une réduction atteignant 26 p. 100.

Ensuite, les pressions budgétaires pourraient être réduites grâce à l'application des solutions de rechange énergétiques qui permettent des réductions importantes des coûts d'exploitation. Au cours des 10 dernières années, en moyenne, le propane s'est vendu à un prix 36 p. 100 moins élevé que celui de l'essence.

Je tiens également à ajouter que la population s'attend à ce que le gouvernement fédéral montre l'exemple grâce à des initiatives qui tiennent compte à la fois des préoccupations budgétaires et de l'amélioration du rendement environnemental. Avec un parc automobile de plus de 32 000 véhicules, le gouvernement fédéral a une possibilité unique d'économiser de l'argent et de réduire son impact environnemental en utilisant le propane dans ses véhicules.

La Loi sur les carburants de remplacement du gouvernement fédéral vise à atteindre ces mêmes objectifs en indiquant au gouvernement fédéral d'acheter des véhicules fonctionnant au moyen de carburants de remplacement ou de convertir les véhicules existants afin qu'ils fonctionnent avec des carburants de remplacement comme le propane, le gaz naturel et l'éthanol. Le but de cette loi, qui est entrée en vigueur en 1997, est d'accélérer l'adoption des carburants de remplacement dans les véhicules motorisés afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et des autres gaz à effet de serre.

Toutefois, pour l'exercice financier 2009-2010, le dernier pour lequel nous avons pu trouver des données, le Secrétariat du Conseil du Trésor a indiqué qu'à peine 10 p. 100 environ des véhicules du gouvernement fédéral fonctionnaient au moyen de carburants de remplacement, et deux véhicules seulement étaient propulsés au propane.

L'une des raisons invoquées est le manque de disponibilité. Nous ne sommes pas d'accord. Non seulement existe-t-il plus de 2 000 postes de ravitaillement au Canada, mais les parcs automobiles peuvent également être ravitaillés facilement à leur poste d'attache grâce à un système de réservoir muni de lecteur de carte d'accès, comme on en trouve à Postes Canada et à UPS.

• (0910)

En conclusion,

[Français]

nous avons dit que le gaz propane est facilement accessible et disponible, et c'est le cas. Actuellement, notre pays produit considérablement plus de gaz propane qu'il n'en utilise. Nous savons qu'il y a un approvisionnement amplement suffisant pour répondre aux besoins futurs.

Nous avons aussi dit que le prix du gaz propane est abordable. Des parcs de véhicules comme ceux d'UPS et d'Airways Transit sont des cas avérés qui ont démontré les avantages économiques du gaz propane à maintes reprises.

Le propane est aussi polyvalent. Que ce soit pour les applications agricoles, comme carburant pour les véhicules, pour le chauffage de nos domiciles ou pour de nombreuses autres utilisations, on peut compter sur le gaz propane.

[Traduction]

En conclusion, nous espérons que le comité recommandera au ministre Oliver d'inclure le propane dans sa feuille de route pour le transport et au gouvernement fédéral de montrer l'exemple en

convertissant une plus grande partie des véhicules de sa flotte au gaz propane.

Monsieur le président, merci pour cette possibilité.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci de votre séance d'information très instructive. Elle a été grandement appréciée.

J'ai vécu en Turquie pendant cinq ans, où les postes de ravitaillement au GNL et les taxis au gaz propane sont des choses relativement communes, compte tenu du prix de l'essence en Turquie, qui est environ trois fois plus élevé qu'ici.

Toutefois, nous avons constaté que le nombre de postes de ravitaillement au gaz naturel au Canada a en fait chuté, passant de 134 en 1997 à 72 en 2010. Quelle est la principale raison expliquant cette diminution, et quels sont les problèmes liés à l'entretien et au développement d'un réseau de ravitaillement au Canada?

M. Sam Shaw: Merci beaucoup.

L'un des enjeux s'est avéré un problème sans solution lorsqu'on tenait compte des véhicules propulsés au gaz naturel et non du marché. On commence maintenant à le voir. Aux États-Unis plus particulièrement, il existe 1 200 postes. Certains sont à nous et d'autres appartiennent à Clean Energy. Nous venons d'ouvrir des installations à Strathmore, à l'automne. On voit que ça commence à revenir.

C'était une situation où il n'y avait pas de produit, seulement la conversion de véhicules de passagers ou de camions. Maintenant que les fabricants d'équipement commencent à produire — malheureusement, les véhicules ne sont pas produits au Canada — on commence à voir des lancements. À l'évidence, certaines entreprises aimeraient beaucoup rouvrir les postes de gaz naturel.

Encore une fois, j'aimerais souligner le fait que nous devons peut-être changer les règles du jeu en se penchant sur la question de ravitaillement à la maison. C'est très différent. En fait, dans l'un des groupes de consultation que nous avons mis sur pied, plusieurs personnes ont dit: « Eh bien, si Monsieur X en a acheté un, c'est peut-être seulement une question d'horaire; on va simplement aller chez Monsieur X et ravitailler nos véhicules là-bas, même au prix actuel de 4 000 \$ et avec un coût d'installation de 1 500 \$ ». Je le répète: les gens connaissent très bien le coût de l'essence, en particulier aux États-Unis.

Le président: Allez-y, monsieur Facette.

M. Jim Facette: Merci, monsieur le président.

Au Canada, l'un des principaux obstacles à l'ajout de postes de remplissage automatique ou d'un poste de remplissage automatique, concerne la réglementation et les normes. En Europe, quand on a un véhicule, on peut se présenter à ce qu'on appelle une station d'auto-propane et faire le plein d'un véhicule propulsé au gaz propane par soi-même. Au Canada, pour y arriver, nous devons faire face à des obstacles réglementaires. C'est essentiellement dû à un manque de compréhension, à un manque d'harmonisation avec les normes qui existent partout dans le monde. Nous estimons que si nous examinons ce qui se fait à l'étranger... Si cela peut se faire de façon sécuritaire en Europe et que c'est accepté quotidiennement, c'est aussi possible au Canada.

Il faut régler certains problèmes liés à la réglementation. Nous devons travailler avec l'Association canadienne de normalisation afin de procéder à l'harmonisation partout au pays tout en reconnaissant ce qui se fait ailleurs dans le monde, sans tenter de reproduire ou d'aller plus loin parce que l'on procède d'une certaine façon ailleurs. Nous devrions chercher à faire de même au Canada.

• (0915)

M. Jamie Nicholls: Merci.

Ma deuxième question s'adresse davantage à M. Shaw. Vous avez beaucoup parlé du GNL. Je me pose des questions au sujet du GNL par rapport au GNC. J'ai entendu dire qu'il existe des problèmes d'efficacité en ce qui concerne le GNL en altitude, ce qui fait qu'il serait difficile d'utiliser le GNL dans les corridors de transport. Dans le corridor Edmonton-Vancouver, par exemple, il y aurait des difficultés en raison de l'altitude élevée.

M. Sam Shaw: Il n'y a pas vraiment de difficulté — on parle d'une perte du rendement d'environ 3 p. 100 — mais évidemment, le GNL permet de parcourir de plus longues distances. On obtient six fois la valeur du GNC, et c'est pour cette raison qu'on utilise le GNL dans les camions lourds. Il y a une entreprise qui fait de la recherche sur l'utilisation du GNL dans les véhicules pour passagers, et c'est Jaguar.

De façon habituelle, aux États-Unis, on constate que les triangles de corridors fonctionnant au GNL obtiennent de très bons résultats, surtout au Colorado, au Texas et ainsi de suite. La haute altitude ne pose pas de problème.

L'autre chose que nous constatons, c'est l'innovation venant de Westport. Leur entreprise conjointe de Cummins Westport a fait beaucoup de recherche sur les taux d'efficacité des véhicules propulsés au GNL.

M. Jamie Nicholls: Merci.

Comme vous savez, de nombreuses provinces canadiennes produisent de l'hydroélectricité en abondance — entre autres le Québec, d'où je viens, mais aussi la Colombie-Britannique et le Manitoba, qui ont des installations importantes de production d'hydroélectricité.

La mesure des émissions et de la production d'énergie lors de la combustion de ces carburants est une science complexe, mais pouvez-vous nous donner une idée des résultats des véhicules au gaz propane et au gaz naturel, par rapport à ceux des flottes électriques propulsées par hydroélectricité? Que dites-vous aux gens pour les convaincre dans ces régions du pays?

M. Jim Facette: En ce qui concerne le gaz propane, monsieur le président, je devrai envoyer au député un calcul plus exact ultérieurement. D'autres personnes pourraient beaucoup mieux vous répondre que moi, alors je vous reviendrai.

Pour ce qui est de convaincre les gens, ça dépend d'où on se trouve. Il n'existe pas une seule solution qui convient à tout le monde au Canada. Le prix de l'hydroélectricité pour un véhicule électrique est probablement moins élevé au Québec qu'il ne le sera ou qu'il ne l'est en Ontario, de sorte que si on prend les calculs mathématiques, ceux-ci dépendent vraiment de la région où on se trouve. Les calculs concernant la conversion au propane pour les flottes des véhicules sont assez positifs dans certaines provinces, mais moins ailleurs.

Au bout du compte, cela revient à un choix et au fait de donner au marché la possibilité de décider de ce qui est préférable pour une administration en particulier, que ce soit une municipalité ou autre.

C'est ce que souhaite réellement l'industrie du gaz propane. Nous avons un produit qui existe depuis une centaine d'années; il propulse des flottes depuis longtemps. La technologie a beaucoup progressé et, aujourd'hui, il n'y a essentiellement aucun problème dans les véhicules des flottes, que ce soit des camions ou d'autres véhicules. Si nous avons la possibilité d'entrer en concurrence avec quelqu'un d'autre ou avec une autre source d'énergie pour propulser les flottes, nous nous en tirerons très bien. Nous allons convertir certaines flottes, mais pas d'autres. Ça va.

Pour ce qui est de la deuxième moitié de votre question, cela dépend réellement d'où on se trouve. Si une municipalité au Québec ou le gouvernement du Québec choisit l'électricité parce que ça coûte moins cher de propulser un véhicule, alors qu'il en soit ainsi; mais il pourrait également choisir le gaz propane pour toutes sortes de raisons. Peut-être qu'ils ne peuvent pas obtenir suffisamment d'électricité pour satisfaire les besoins d'une certaine collectivité. On peut aussi utiliser le propane pour autre chose que le transport, selon la région où l'on se trouve. Cela dépend vraiment de la géographie.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président.

Ma première question est celle d'un néophyte.

• (0920)

[Traduction]

Quelle est la relation entre les secteurs du gaz propane et du gaz naturel? Travaillez-vous ensemble? Êtes-vous des ennemis? Voulez-vous vous faire un câlin?

Selon moi, vous devriez tous faire partie de l'équation. Je ne comprends pas pourquoi vous ne faites pas partie de la feuille de route.

Voulez-vous nous en parler, Jim?

M. Jim Facette: Monsieur le président, je n'ai aucune idée de la raison pourquoi nous ne figurons pas non plus sur la feuille de route. Cela relève peut-être en partie du fait que quelqu'un peut avoir décidé d'aller plutôt dans une direction que de songer au propane. Je ne suis vraiment pas certain. Mais, le fait est, et je pense que vous évoquez ce que j'ai dit plus tôt, que 83 p. 100 du propane au Canada provient de l'exploration du gaz naturel.

Il est intéressant de voir où les producteurs, dont certains sont également nos membres, investissent leur argent dans l'exploration. Ils s'éloignent de ce que nous appellerions une « zone sèche » qui est uniquement constituée de gaz naturel ou de méthane, et ils se dirigent vers des « zones mouillées », lesquelles contiennent du propane, du butane et de l'éthane, parce que, honnêtement, voilà où se trouvent les profits. Le ciel soit loué qu'ils n'essaient pas de faire de l'argent au Canada, mais que grand bien leur fasse. Voilà où se trouve l'argent, c'est-à-dire dans les « zones mouillées ».

Alors, je ne sais pas pourquoi, et c'est pour cette raison que nous faisons une demande aujourd'hui.

M. Sam Shaw: Oui, je suis d'accord. On commence d'abord par le méthane, et on passe ensuite au propane, mais, lorsqu'on examine le gaz naturel au Canada, on se rend compte qu'il est à son prix le plus bas depuis des dizaines d'années et qu'on doit profiter de l'occasion. C'est très certainement ce qu'ils font aux États-Unis.

Je dirais de plus, Denis, qu'il s'agit en fait d'un continuum consistant à utiliser le carburant dont on a besoin pour alimenter un mode particulier de transport. On n'utilise pas typiquement le propane pour le transport maritime ou le transport ferroviaire ni pour le transport de gros tonnage; on utilise plutôt le GNL. Encore une fois, c'est le produit, utilisé en fonction du mode de transport, qui est important.

L'hon. Denis Coderre: C'est une approche en quelque sorte complémentaire.

Une voix: Oui, tout à fait.

L'hon. Denis Coderre: Croyez-vous, monsieur Shaw, que nous devrions également examiner la réglementation? Que proposez-vous?

M. Sam Shaw: Oui, et l'une des choses évoquées par mon ami, c'est que lorsque vous examinerez le volet réglementation, RNCan, dans le cadre des travaux du sous-comité des normes du comité de l'application, examine les structures de ravitaillement du GNL entre autres. Hier, le *Globe and Mail* signalait qu'aux États-Unis on construit des réservoirs de carburant pour les camionnettes à 3 600 psi, tandis qu'au Canada elles sont de 3 000 psi. Nous devons harmoniser nos normes. Il est évident que c'est RNCan qui doit montrer la voie à suivre.

L'autre composante concernant les normes et la réglementation découle du fait qu'il faut établir une harmonisation pour le nord, le sud, l'est et l'ouest. Il faut également se pencher sur les normes interprovinciales. C'est ce que j'ai mentionné la dernière fois en signalant qu'il y avait une pièce de soupape produite au Manitoba qui n'était pas certifiée en Alberta, et que nous avons dû attendre trois mois pour l'obtenir. Cette situation fait en sorte que nous ne sommes pas compétitifs, tandis qu'aux États-Unis on peut l'obtenir immédiatement.

Cela revient à dire encore une fois qu'il faut établir une normalisation d'un bout à l'autre du pays.

L'hon. Denis Coderre: Diriez-vous que cela devrait être une priorité dans nos recommandations?

M. Sam Shaw: Oui, il le faudrait.

L'hon. Denis Coderre: Il s'agit d'une question importante.

Jim, vous avez beaucoup dit qu'il s'agissait d'un bon produit et que nous devrions l'utiliser davantage.

J'aimerais que vous nous parliez quelque peu de ce que vous faites en matière de recherche et développement.

M. Jim Facette: L'industrie pourrait en faire davantage en matière de recherche et de développement.

Des entreprises comme Roush, en Allemagne, investissent temps et argent avec des équipementiers comme Ford pour faire avancer le dossier du propane. Le moteur à injection a véritablement permis de grandes percées. Lorsqu'on utilise le propane dans un véhicule, c'est un liquide, semblable à ce qui se trouve dans le réservoir de votre barbecue, et c'est la vapeur qui s'enflamme. Actuellement, de nombreuses possibilités voient le jour — il y a de la recherche et développement partout dans le monde — ce qui permettra d'utiliser davantage le propane.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, un projet a récemment vu le jour dans le cadre du programme de Transports Canada qui s'appelle ÉcoTechnologie pour véhicules. Nous espérons que cela se poursuivra, parce qu'il s'agissait, si l'on veut, d'un partenariat public-privé en matière de recherche et de développement qui se penchait sur cette question à la fois du point de vue environnemental

et du point de vue de l'ingénierie, à savoir s'il y avait une perte de puissance notamment.

Nous aimerions bien que ce genre d'initiative se poursuive. Je pense qu'il y a des gains d'efficacité à avoir lorsque l'on jumelle les investissements du gouvernement avec ceux du secteur privé pour faire avancer un dossier, que ce soit par l'entremise des universités ou d'autres organisations. C'est une recommandation que nous avons présentée au Comité permanent des finances l'an dernier. Il s'agit d'une initiative importante qui nous aiderait à faire avancer la cause du propane et de la technologie menant à son utilisation.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Shaw, votre déclaration sur l'infrastructure a attiré mon attention, parce que je crois essentiellement dans les diverses options. Bien sûr, l'hydroélectricité est un atout pour nous, et nous devrions l'utiliser, mais il ne s'agit pas d'une solution miracle. Dans certains secteurs, nous avons une solution de rechange, elle est excellente, mais c'est essentiellement une question d'infrastructure n'est-ce pas?

Vous ai-je bien compris lorsque vous avez dit que nous serions en mesure d'assurer le ravitaillement par nous-mêmes, à partir de la maison ou bien...? Pourriez-vous nous en dire davantage?

• (0925)

M. Sam Shaw: Le ravitaillement à la maison...

L'hon. Denis Coderre: Serait-ce un jour le barbecue et le jour suivant la voiture? Comment pourrait-on gérer cette situation?

M. Sam Shaw: Vous avez raison. Des unités de ravitaillement à la maison sont dotées d'un compresseur et d'une canalisation, et vous la reliez à votre voiture. Cela passe directement de la canalisation du gaz naturel qui alimente votre maison.

Si l'on songe à l'infrastructure d'un bout à l'autre du Canada, l'on se rend compte qu'il existe déjà beaucoup de canalisations qui acheminent le gaz naturel vers les maisons. Vous pouvez vous en servir pour faire le plein de votre véhicule, pour alimenter votre barbecue, votre frigo ou votre cuisinière notamment.

L'hon. Denis Coderre: Par exemple, si au Québec Gaz Métro alimente déjà une résidence, alors tout ce qui serait nécessaire c'est d'ajouter un appareil, et plutôt que de brancher son véhicule dans le réseau électrique, il suffirait de le brancher sur le réseau de gaz naturel. Est-ce ainsi que cela fonctionnerait?

M. Sam Shaw: C'est exact. Dans ce que j'ai distribué, je peux vous montrer les photos des unités de ravitaillement à la maison. Ce que nous essayons de faire, c'est d'obtenir la meilleure technologie à partir des différentes unités afin d'en réduire le prix.

L'hon. Denis Coderre: C'est une question de chiffres alors? Nous parlons tous de partenaires publics-privés. Combien en coûterait-il pour installer ce genre d'infrastructure?

Nous avons parlé de l'approche réglementaire; c'est une question qui concerne la CSA notamment. Comment aborderiez-vous le sujet, pour ce qui est du prochain budget par exemple? Comment percevez-vous cela?

M. Sam Shaw: En ce qui touche l'infrastructure de ravitaillement des résidences particulières, je pense qu'il s'agirait tout simplement de se rendre au magasin The Brick pour acheter une unité de ravitaillement, tout comme vous allez au magasin pour vous acheter un frigo ou une cuisinière ou un autre appareil du genre. Ce serait en fait le client. Manifestement, le client doit d'abord être propriétaire d'un véhicule au gaz naturel, soit un véhicule converti ou l'un qu'il a obtenu d'un équipementier.

J'aimerais également dire que, pour ce qui est du Québec ou de la Colombie-Britannique, quand on songe à l'hydroélectricité, cette électricité peut se vendre à un prix plus élevé que ce que l'on peut obtenir pour le gaz naturel. Il y a toute une panoplie de sources d'énergie, et l'on peut faire davantage d'argent en vendant l'hydroélectricité et en alimentant les véhicules de transport au gaz naturel.

Le président: Merci.

Monsieur Richards, vous êtes le suivant.

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

Je suis heureux que vous soyez tous les deux là aujourd'hui, notamment Sam qui vient de ma province natale. C'est bien d'avoir un camarade albertain comme témoin. Je vous remercie tous les deux d'être présents.

J'ai un certain nombre de questions pour vous deux. Quelques-unes s'adresseront davantage à l'un qu'à l'autre. Mais, étant donné que j'ai de nombreuses questions, je vous demanderai de répondre aussi brièvement que possible afin que je puisse poser toutes mes questions dans les sept minutes qui me sont allouées.

Vous avez tous les deux insisté sur la flotte de véhicules. Je peux comprendre les raisons pour laquelle vous le faites à l'heure actuelle étant donné les deux types de carburant. Je vais commencer par poser des questions sur la flotte de véhicules et sur les défis et les coûts des diverses composantes. J'espère, si j'ai le temps, que nous pourrions nous pencher sur les consommateurs individuels et certains des défis qu'ils pourraient avoir à relever également.

Commençons par les flottes, je sais, Sam, que vous avez mentionné particulièrement les stations de ravitaillement mobiles. Manifestement, pour des flottes de véhicules — et je pense à des opérations comme votre flotte à Encana dont vous avez parlé — des opérations qui comme celle-là ou comme d'autres entreprises de pétrole ou de gaz ravitaillent bien souvent des régions éloignées, et vous devez être en mesure d'alimenter ces régions en carburant. Il est important pour bon nombre de flottes et d'entreprises de plus grande taille d'être en mesure de faire ce que vous faites, et je suis certain qu'il y aurait un manque de postes de ravitaillement.

Je suis quelque peu curieux des coûts. D'abord, et cette question s'adresse à vous deux, quels sont les coûts pour la conversion soit au gaz naturel ou au propane par unité ou par camion et qu'en est-il des coûts des postes de ravitaillement mobiles.

Je ne pense pas que vous proposeriez le propane dans le cas d'une flotte de véhicules. Je sais qu'il y a davantage de postes de ravitaillement en propane, mais je pense d'abord vous poser la question sur le coût pour les entreprises relativement à l'adaptation de leurs flottes de véhicules.

• (0930)

M. Sam Shaw: D'abord, pour ce qui est des postes de ravitaillement, il s'agit d'investissement entre 1 million et 1,3 million de dollars pour faire ce que nous avons fait à Strathmore et dans certains de nos postes de ravitaillement aux États-Unis. Pour ce qui est des unités mobiles, je devrai vous transmettre cette information sur les coûts particuliers ultérieurement, parce que nous nous penchons sur la question de brevet dans ce cas-là.

Encore une fois, de ce côté-là, il s'agit d'une première en matière d'innovation. Quant aux petites unités, nous venons tout juste d'ouvrir notre première unité GNL Tango. Il s'agit d'environ 14 millions de dollars. Cette unité permettra d'alimenter le secteur

du transport en Louisiane. Voilà les coûts essentiels pour appuyer l'infrastructure pour les véhicules de transport.

Ce que nous commençons également à constater, c'est que l'on peut transporter par rail ou par camion du GNL un peu partout pour établir ce genre d'infrastructure. Ce qui se définit, ce sont ces triangles pour les retours à la base. Même si ces triangles de base peuvent comporter des milliers de kilomètres de long, il y a des points de ravitaillement. Un camion gros porteur peut parcourir entre 800 et 1 000 kilomètres. Voilà les triangles que nous commençons à mettre sur pied.

Pour ce qui est de la réduction des coûts, nous voyons poindre de véritables innovations. Nous nous penchons sur la conception d'une unité qui pourrait s'installer dans n'importe quelle station-service de ravitaillement de GNL. Les données d'ingénierie ne sont pas encore complètes — et nous cherchons à obtenir un brevet sur cette unité — mais ce sera très innovateur et elles ne coûteront qu'une fraction du coût de l'installation d'une nouvelle station-service.

M. Blake Richards: Qu'en est-il du coût de conversion des camions? Quel est le coût par camion en gros?

M. Sam Shaw: Les coûts de conversion se situent généralement entre 8 000 et 12 000 \$. Le coût du réservoir représente 40 p. 100 de ce montant. La différence du coût entre 8 000 et 12 000 \$ dépend essentiellement du type de réservoir, selon qu'il est en acier ou en fibre de carbone. Les réservoirs en fibre de carbone coûtent plus, mais sont plus légers.

J'aimerais ajouter quelque chose. Le matériau 3M sera en fait plus léger et aura une plus grande capacité. Le facteur clé des réservoirs est leur volume.

Nous parlons de questions réglementaires. Pourquoi ne pouvons-nous pas importer au Canada un véhicule au gaz naturel, soit d'Italie par exemple où il y en a plus de 660 000? C'est parce que les coûts pour les équipementiers sont très élevés, en raison des tests de sécurité et ainsi de suite qu'ils doivent faire, de sorte qu'il vaut mieux adapter les véhicules ici en Amérique du Nord.

M. Jim Facette: Votre question comprend deux volets. D'abord, elle porte sur le coût de la conversion. Et deuxièmement sur le coût d'établissement des postes de ravitaillement.

Je vais vous donner une idée des coûts des unités pour la conversion au propane. Plus il s'en fera, bien sûr, plus les coûts diminueront au fur et à mesure que l'on pourra profiter d'économies d'échelle, mais le coût des conversions se situe entre 3 000 \$ et 6 000 \$, approximativement, et entre 45 000 \$ et 55 000 \$ pour l'établissement d'un poste de ravitaillement.

M. Blake Richards: Excellent.

Manifestement, certains des coûts d'installation sont absorbés par les propriétaires de flotte, mais qu'en est-il des coûts du carburant sur une année? Il doit certainement y avoir des économies. Quelles seraient ces économies par véhicule par année?

M. Jim Facette: Pour un véhicule au propane, cela dépend de l'usage que vous en faites. Vous pouvez récupérer vos investissements initiaux en moins de neuf mois sans trop de problème.

M. Blake Richards: Très bien.

Allez-y, Sam.

M. Sam Shaw: Nous disons en général qu'il y a une période de récupération de trois ans pour les véhicules provenant d'équipementiers. Nous avons constaté des économies allant de 5 000 \$ à 7 000 \$ pour nos camionnettes. Elles sont déployées dans le Nord, à Fort Nelson.

M. Blake Richards: J'aimerais que nous nous passions rapidement au consommateur individuel à ce moment-ci. Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez environ 20 secondes.

M. Blake Richards: Je serai bref alors.

Pour ce qui est du nombre de postes de ravitaillement en gaz naturel au Canada, Jim vous avez mentionné qu'il y en a environ 2 000.

Cette question s'adresse à vous deux, faut-il relever des défis lorsqu'il s'agit de l'entretien des véhicules ou bien d'une formation spéciale offerte aux mécaniciens en raison de la conversion à un autre type de carburant? Y a-t-il des problèmes en matière de sécurité? Je sais que dans le cas du propane, il peut y avoir un problème pour ce qui est des stationnements souterrains. Y aurait-il des problèmes de sécurité pour les consommateurs individuels?

● (0935)

M. Jim Facette: Je vais d'abord répondre à la dernière partie de votre question.

Le propane est sécuritaire. Oui, les mécaniciens doivent avoir une formation adéquate sur la conversion, et ils doivent absolument recevoir cette formation. Pour ce qui est des consommateurs particuliers qui veulent utiliser le propane, au bout du compte, cela dépend en fait du nombre d'années qu'ils vont garder le véhicule. Veulent-ils dépenser entre 3 000 \$ et 6 000 \$ pour faire une conversion après l'achat de leur véhicule? Il serait bien préférable de s'adresser aux équipementiers, si possible.

M. Sam Shaw: Pour ce qui est de la formation, Chrysler forme déjà tous les mécaniciens de tous les concessionnaires d'un bout à l'autre du Canada parce qu'ils vont présenter ce nouveau produit. Pour ce qui est des divers enjeux, il y a manifestement une grande différence entre le propane et le gaz naturel. Le gaz naturel se dissipe. Mais cela ne pose pas problème. Encore une fois, vous pouvez garer votre voiture dans un stationnement souterrain.

Mais l'on constate que les équipementiers ont un rôle important à jouer sur le plan de la formation et de l'entretien des véhicules des consommateurs.

Le président: La parole est à M. Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je souhaite remercier nos invités d'être là aujourd'hui. J'ai trouvé jusqu'à maintenant votre témoignage très utile.

Monsieur Facette, vous avez évoqué les services policiers de London qui utilisent le propane pour leurs véhicules. Je suis fier de dire, qu'étant natif de cette ville, nous avons certainement adopté cette technologie. En fait, c'était très intéressant. Nous avons décidé, à cause des difficultés auxquelles il a fallu faire face à Ford Talbotville, d'acheter toutes leurs voitures Crown Victoria afin de les mettre en entrepôt jusqu'à ce que nous puissions les utiliser de nouveau tout en envisageant de les convertir. Nous disposons également probablement de la plus grande flotte de taxis, Aboutown, qui a non seulement converti tous ses véhicules au propane mais qui fournit également du propane d'un bout à l'autre de la ville.

J'essaie de mieux comprendre le volet économique de tout cela, ainsi que le volet rentabilité. Monsieur Facette, je pense que vous avez dit que, selon l'usage, le recouvrement des coûts pourrait se faire en aussi peu de temps que neuf mois. Monsieur Shaw, je pense que vous avez dit que cela pourrait se faire de façon généreuse dans le cadre d'un plan triennal. Par conséquent, si vous me permettez un

mauvais jeu de mots, pourquoi n'a-t-on pas assisté à une explosion des conversions?

M. Jim Facette: Pourquoi pas? Cela dépend probablement des équipementiers et du fait qu'une partie des défis repose sur l'infrastructure.

Les gens sont à l'aise avec l'essence. Toute la culture est à l'aise avec ce carburant. Les fabricants d'automobiles connaissent bien ce carburant. Il existe un système de distribution sophistiqué. Il y a une station-service à pratiquement chaque coin de rue du pays, et c'est très bien, mais il faut du temps, de l'argent, des investissements et une certaine maturité de la part de l'industrie pour changer la façon de penser des Canadiens. Cela ne dépend pas uniquement des particuliers.

La technologie relative à l'utilisation du propane s'est développée au cours des 30 dernières années. Il y a 25 ans, la conversion posait problème. Des incitatifs ont été offerts, et il semble que chaque propriétaire de ranch faisait les conversions, mais c'était mal fait. Lorsqu'on a une chance de bien faire les choses, mais que ça tourne mal, les gens s'en souviennent pendant longtemps.

Si davantage d'équipementiers produisaient des véhicules au propane, cela nous permettrait d'installer davantage d'infrastructure pour faciliter la transition. Éventuellement, nous pourrions faire comme en Europe. À un moment donné, ils remplissaient leurs BMW au milieu de la nuit de carburant propane, mais ils ne le font plus. Ils peuvent se rendre dans une station-service faire le plein de leur voiture eux-mêmes pendant le jour.

Il n'y a pas qu'un seul facteur, il faut composer avec plusieurs, y compris les responsables de la réglementation et de la normalisation d'un bout à l'autre du pays. Ce sont ces normes qui nous permettraient de réaliser ce qui a déjà été fait ailleurs dans le monde.

C'était une réponse complexe à une question toute simple.

M. Ed Holder: Je suis suffisamment âgé pour me souvenir de l'époque où il nous était interdit de faire le plein nous-mêmes. Nous devions avoir recours à une personne qui savait enclencher le commutateur, dévisser le capuchon et faire le plein.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Je ne suis pas suffisamment âgée pour me rappeler de cela.

M. Ed Holder: Bien sûr que non, madame Chow.

Nous avons fait beaucoup de progrès, mais les plus jeunes ne savent pas qu'il y avait une époque où nous ne pouvions pas faire le plein alors que c'est possible aujourd'hui. Quel est le niveau de complication comparativement au modèle européen?

J'aimerais revenir à M. Shaw et lui poser la même question: Pourquoi n'avons-nous pas vu une prolifération de véhicules disons au gaz naturel? J'aimerais également savoir combien difficile il est d'enclencher soi-même ce commutateur. Honnêtement, je n'ai jamais conduit en Europe, même si j'y suis allé plusieurs fois, et j'aimerais bien savoir le niveau de difficulté. Est-ce aussi difficile que d'apprendre à faire le plein soi-même?

● (0940)

M. Jim Facette: Oui, c'est un processus simple. Vous décrochez le pistolet de la pompe, vous l'insérez dans le réservoir du véhicule et vous le maintenez en place. Des soupapes et des mécanismes intégrés coupent l'alimentation de propane quand le réservoir est plein. Les réservoirs de propane ne peuvent être remplis à plus de 80 p. 100 de leur capacité.

M. Ed Holder: Dites-nous exactement ce que sont les 2 500 stations de propane qui existent à l'heure actuelle au Canada?

M. Jim Facette: Ce sont essentiellement des stations-service, mais c'est un préposé accrédité qui doit faire le plein, comme c'est le cas depuis les 35 à 40 dernières années.

M. Ed Holder: Estimez-vous que la réglementation est excessive dans ce domaine?

M. Jim Facette: Oui.

M. Ed Holder: J'ai été surpris de vous entendre dire — je pense que c'est vous du moins — que le coût d'installation des postes de ravitaillement était de 45 000 \$ à 55 000 \$. Il me semble que ce montant n'est pas très élevé.

M. Jim Facette: Non ce ne l'est pas. J'inviterais le comité à demander à Postes Canada de venir témoigner. Les représentants pourront vous dire en personne à quoi s'élèvent ces coûts.

M. Ed Holder: J'aimerais revenir à M. Shaw et lui demander pourquoi il n'y a pas eu un mouvement de transition vers les véhicules au gaz naturel et au propane. Pourquoi est-ce ainsi?

M. Sam Shaw: Eh bien, pour deux raisons. La première, c'est qu'en Amérique du Nord ce n'est qu'en 2008 que nous avons commencé à obtenir un bon approvisionnement en gaz naturel, et qu'en raison de cet approvisionnement abondant le prix a diminué. L'Europe est beaucoup plus consciente de l'environnement. Là-bas on réalise des économies de 30 p. 100 sur le dioxyde de carbone et de 99 p. 100 sur les particules, les oxydes de soufre et les oxydes d'azote entre autres. Il y a 13,6 millions de véhicules au gaz naturel dans le monde, mais seulement 140 000 en Amérique du Nord.

M. Ed Holder: Combien y en a-t-il au Canada?

M. Sam Shaw: Il y en a 14 000.

Nous commençons à constater une sensibilité au prix en raison de l'abondance du gaz naturel. C'est pour cette raison que les équipementiers commencent à s'orienter dans cette direction. On a constaté une énorme impulsion depuis la publication du « Blueprint for a Secure Energy Future » aux États-Unis et le décret visant à faire en sorte que tous les véhicules du gouvernement américain fonctionnent sur des énergies de rechange d'ici le 31 décembre 2015.

M. Ed Holder: C'est plutôt intéressant.

Lorsque je pense à ce qui alimente un véhicule, je pense à l'essence traditionnelle, au gaz naturel, au gaz propane, à l'électricité et à l'énergie solaire, mais nous n'avons pas parlé des résidences particulières. Je pense que c'est un volet important. Je sais que nous avons essentiellement parlé des flottes de véhicules.

J'ai l'impression que je n'aurai pas la chance d'obtenir une réponse à cette question, mais je serais intéressé à recevoir un graphique décrivant les coûts. Nous pensons tous à l'énergie électrique et au réseau hydroélectrique, mais j'essaie de bien comprendre quel serait le coût par litre. J'essaie de trouver un point de référence.

J'aimerais remettre en question une observation qui a été faite plus tôt. Je pense que les Canadiens comprennent les principes économiques. Si nous constatons qu'il y a de véritables économies, monsieur Facette, et que ce message était diffusé, je pense que ces nouvelles positives se propageraient rapidement. J'aimerais savoir de votre part quelles sont les comparaisons du point de vue des véhicules. J'aimerais que ces comparaisons soient normalisées afin que nous puissions tous les comprendre.

M. Sam Shaw: J'ai inclus quelques graphiques dans les documents que je vous ai distribués. Vous trouverez des équivalents au gallon d'essence.

M. Ed Holder: Merci.

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à Mme Chow, j'aimerais savoir si le combustible pour chauffer les maisons — qu'il s'agisse de gaz naturel ou de propane — est offert à prix réduit par rapport au prix à la pompe, ou du moins c'était le cas à une certaine époque. Est-ce toujours ainsi?

M. Sam Shaw: Cela dépend de l'endroit et de l'utilisation. Certains sont des domaines réglementés et d'autres pas.

Le président: On pourrait faire le plein de son véhicule pour bien moins cher si on achetait le carburant au prix du carburant pour chauffer les maisons.

M. Sam Shaw: Tout à fait.

Le président: Allez-y, madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je poserai quelques questions et je partagerai ensuite le reste de mon temps avec M. Nicholls.

Monsieur Shaw, Encana dispose d'un certain nombre de camions propulsés au gaz naturel. Votre flotte compte combien de camions au total, et de ce nombre, combien sont propulsés au gaz naturel?

M. Sam Shaw: En ce moment, 160 de nos camions sont des véhicules au gaz naturel, mais ces moteurs ont été convertis, car il ne s'agit pas des pièces d'origine.

Mme Olivia Chow: Et c'est 160 sur 1 600 ou 2 000 camions?

M. Sam Shaw: Notre propre flotte n'est pas très grande, car nous faisons affaire avec des contracteurs. Je ne peux pas vous donner le nombre total de camions nous appartenant. Nous cherchons à convertir le plus grand nombre de camions possible.

● (0945)

Mme Olivia Chow: D'après vous, cela représente quel pourcentage? Donnez-moi une estimation, pas nécessairement un chiffre exact comme 1 855.

M. Sam Shaw: Je crois que cela représente près de 30 p. 100.

Mme Olivia Chow: Donc vous avez moins de 2 000 camions? Qu'en est-il de vos contractants?

M. Sam Shaw: Nous venons tout juste de signer un contrat l'année dernière avec Heckmann WaterResources. Ils ont commandé 200 camions propulsés au gaz naturel liquéfié.

Une partie du problème réside dans le fait que les moteurs viennent de Westport Innovations. C'est la seule entreprise en Amérique du Nord à fabriquer ces moteurs. Ils sont ensuite vendus à Peterbilt, Kenworth ou autres.

Mme Olivia Chow: Vous avez donc moins de 1 000 camions au total.

M. Sam Shaw: Si vous parlez des camionnettes, alors c'est exact.

Mme Olivia Chow: Envisagez-vous de convertir d'autres types de camions?

M. Sam Shaw: Non, habituellement nous n'avons pas de poids lourds.

Mme Olivia Chow: Quel est le corridor employé pour le ravitaillement de vos camions?

M. Sam Shaw: Typiquement, nos camions sont situés près des sites d'exploitation, à savoir Fort Nelson et Strathmore, sans compter la possibilité de Denver et Dallas. Nous demeurons près de nos sites d'activité.

Mme Olivia Chow: Au Canada, combien de camions au gaz naturel possédez-vous et quel est leur corridor habituel?

M. Sam Shaw: Aucun corridor n'est emprunté, car les camions restent près des sites d'exploitation. Si le site d'exploitation est situé à Fort Nelson, alors les camions demeurent à Fort Nelson. Les véhicules ne se déplacent pas, ils font des aller-retour vers les sites. Il en va de même à Strathmore. Ils n'ont pas à passer par un corridor, car ils retournent à leur base à Strathmore.

Mme Olivia Chow: Très bien.

Par exemple, si Toronto voulait commander des autobus au gaz naturel, il faudrait se rendre dans une certaine zone pour le ravitaillement. Le ravitaillement pose toujours problème, n'est-ce pas?

M. Sam Shaw: Nous étudions un certain nombre de villes. Calgary représente une possibilité de 200 autobus de transport en commun. Il ne s'agirait que d'installer l'infrastructure dans les garages, car les autobus retournent toujours à leur base.

Mme Olivia Chow: Quels seraient les coûts d'exploitation combinés, et non pas seulement les coûts en immobilisations? Combien est-ce que cela coûterait d'entretenir le garage et les autobus au gaz naturel? Pouvez-vous nous donner une approximation?

M. Sam Shaw: Non, je ne peux pas. Il faudrait faire une analyse de rentabilisation. En Californie, il y a beaucoup d'études qui sont réalisées pour déterminer la différence de coûts entre les autobus hybrides et les autobus au gaz naturel. En général, on a estimé que les propriétaires d'autobus au gaz naturel déboursaient 250 000 \$ de moins que ceux qui sont propriétaires d'autobus hybrides.

Mme Olivia Chow: Merci.

Allez-y.

M. Jamie Nicholls: En ce moment, les consommateurs de gaz naturel et de propane n'ont pas à payer la taxe d'accise fédérale sur le carburant qui correspond à 10 ¢ le litre. Nous savons qu'une exemption de taxe revient à accorder une subvention à un secteur industriel. De plus, le fait de ne pas mettre les différents carburants sur un même pied d'égalité peut mener à des distorsions sur le marché ou à une demande artificielle pour un produit par rapport à un autre. Pouvez-vous nous donner une idée de la façon dont la demande en gaz naturel et en propane dans le secteur des transports dépend de cette exemption?

M. Sam Shaw: Permettez-moi de répondre.

Tout d'abord, il n'y a pas de dépendance, car nous n'avons pas de produit. Par conséquent, le nombre de conversions de véhicules au Canada, comme je l'ai dit, est infime par comparaison au nombre de véhicules au gaz naturel qui sont sur les routes à l'échelle mondiale.

Manifestement, si vous vous tournez vers les autres administrations — je crois que c'est l'une des mesures qu'appliquera Ressources naturelles Canada — vous constaterez qu'aux États-Unis il y a des incitatifs à l'échelon étatique et fédéral. Le président Obama a tout juste annoncé qu'il y aurait des incitatifs pour les véhicules au gaz naturel. De plus, d'autres pays offrent des mesures incitatives, comme l'Italie. Pour ce qui est des États-Unis, ces mesures ont été adoptées pour inciter à la conversion au gaz naturel pour des raisons environnementales et pour stimuler la demande nationale.

En ce moment, au Canada, la taxe d'accise n'entraîne pas l'adoption du gaz naturel par les consommateurs. Ed a dit que les choses allaient très bien sur le plan économique, et cela deviendra évident lorsque davantage de véhicules conçus dès le départ pour le gaz naturel entreront sur le marché. Nous recommandons de ne pas

appliquer de taxe d'accise sur le transport du gaz naturel ou du propane pour l'instant, tant que l'industrie n'est pas bien implantée.

Ce qu'on cherche à faire, c'est d'étendre l'industrie du transport pour favoriser l'avancement du secteur de la fabrication de véhicules au gaz naturel, tant en Ontario que dans les autres provinces. Cela constituerait un incitatif au lancement d'une production de moteurs au gaz naturel.

• (0950)

Le président: Merci.

Soit dit en passant, nous nous sommes récemment rendus en Inde, et à New Delhi, le gouvernement a déclaré du jour au lendemain que tous les petits véhicules de transport devraient être propulsés au gaz naturel comprimé. Il a donné un délai de 30 jours pour la conversion, délai qui a été respecté. C'est intéressant, parce que la technologie existe probablement déjà et tout ce qu'il reste à faire c'est de commencer à prendre ce type de décision.

M. Sam Shaw: Monsieur le président, il y a tellement de fabricants d'équipement d'origine pour le marché des autobus en ce moment que c'est devenu une solution facile pour beaucoup d'administrations, surtout dans des villes comme Los Angeles.

Le président: Oui.

Monsieur Poilievre, vous avez la parole.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Vous avez tous deux fait des déclarations fort intéressantes.

Y a-t-il des administrations où l'on pratique le ravitaillement à domicile?

M. Sam Shaw: Comme je l'ai dit, il y a un certain nombre d'unités qui sont vendues aux États-Unis pour environ 4 000 \$. Vous le verrez dans mon document de présentation.

M. Pierre Poilievre: Les gens pourraient acheter une unité de compression chez Home Depot et l'installer à la maison pour faire le plein de gaz naturel.

M. Sam Shaw: Comme je l'ai dit, les coûts d'installation sont de 1 500 \$, mais effectivement, il est possible de faire le plein de gaz naturel de votre Honda Civic à la maison. C'est une réalité un peu partout aux États-Unis. La Honda Civic peut entièrement fonctionner au gaz naturel comprimé, mais n'est vendue qu'aux États-Unis, et effectivement elle peut être ravitaillée du domicile.

M. Pierre Poilievre: Avez-vous une idée du nombre de personnes qui ont recours à cette technologie?

M. Sam Shaw: Non.

M. Pierre Poilievre: Cette technologie permet-elle, en moyenne par jour, la même autonomie qu'un autre véhicule?

M. Sam Shaw: Le navetteur moyen parcourt moins de 40 000 kilomètres par année. Le plein s'effectue durant la nuit ou, dépendamment de la distance à parcourir, tous les deux jours par exemple.

M. Pierre Poilievre: Vous affirmez que le navetteur moyen compte tenu d'une utilisation journalière moyenne, pourrait ne pas avoir à faire le plein avant la nuit ou le lendemain matin.

M. Sam Shaw: Une Honda Civic peut parcourir environ 300 kilomètres en autonomie, et je répète qu'il s'agit d'un véhicule monocarburant.

M. Pierre Poilievre: Qu'est-ce qui nous empêche d'en faire autant au Canada?

M. Sam Shaw: D'habitude, on se demande où est le produit? Hier, dans le *Globe*, on a parlé du fait que Chrysler allait lancer un véhicule non converti et propulsé au gaz naturel vers le deuxième trimestre de l'année. Le produit, c'est une dimension parmi d'autres.

Il faut aussi tenir compte des conversions. Pour revenir à ce que Mme Chow a dit, il y a des obstacles, parce qu'on ne peut pas convertir un nombre indéfini de véhicules à la fois et cela entraîne des arriérés en Alberta.

M. Pierre Poilievre: Êtes-vous en train d'affirmer qu'il existe actuellement des restrictions sur l'importation de véhicules au gaz naturel fabriqués à l'étranger?

M. Sam Shaw: Exactement. Vous pouvez obtenir un certificat de trois ans pour importer une Mercedes E350, mais à la fin de ces trois années, il faudra abandonner le véhicule. Personne n'est assez riche pour se permettre ce genre de manoeuvre?

M. Pierre Poilievre: S'agit-il d'un règlement fédéral?

M. Sam Shaw: Oui.

M. Pierre Poilievre: Eh bien nous devrions étudier ce règlement.

Y a-t-il d'autres restrictions qui empêchent un vendeur au détail, par exemple Home Depot, de vendre le poste de remplissage de gaz naturel comprimé dans le marché actuel?

M. Sam Shaw: C'est encore une fois une question de normes et de réglementations, parce qu'ils ne sont pas encore approuvés au Canada. Voilà la différence entre le Canada et les États-Unis sur le plan de la conformité.

M. Pierre Poilievre: S'agit-il de règlements fédéraux ou provinciaux?

M. Sam Shaw: Il s'agit de règlements fédéraux.

M. Jim Facette: C'est l'Association canadienne de normalisation qui établit ces normes. Il en va de même des véhicules au propane qui sont importés au Canada. Ces règlements sont certes différents des Américains, mais ils diffèrent également entre les provinces. Au Canada, on constate une disparité entre les différentes normes.

M. Pierre Poilievre: Merci de ces renseignements. En fait, vous devriez tous deux dresser une liste des règlements précis qui, à votre avis devraient être changés. Nous les soumettrons par la suite à des fonctionnaires qui viendront témoigner devant le comité pour leur demander ce qu'ils pensent des changements proposés et leur donner l'occasion de formuler des objections s'il y a lieu. Après analyse des deux points de vue, ils pourraient présenter des recommandations de mesures à prendre.

Nous espérons que le rapport sera extrêmement précis et qu'il favorisera une mise en oeuvre claire. Pourriez-vous établir une liste des changements que vous souhaitez, et même indiquer les passages de règlements à modifier? Cela nous serait très utile dans la rédaction de propositions dans le cadre du rapport que nous présenterons au ministre.

Le président a soulevé la question de la différence de prix du gaz naturel lorsqu'il est destiné à un poste de remplissage de véhicules par rapport au chauffage domiciliaire. Que feriez-vous pour éliminer cette différence de prix? Est-ce dû, par exemple, à une disposition réglementaire?

• (0955)

M. Jim Facette: Le propane ne constitue pas un service public réglementé, alors il est largement tributaire du cours du marché.

M. Pierre Poilievre: Très bien, et qu'en est-il du gaz naturel?

M. Sam Shaw: Je crois qu'on devrait étudier la question. Chaque province a sa façon de faire lorsqu'il s'agit de structurer les prix au consommateur, ce qui est un peu différent par rapport à la façon dont les postes de remplissage sont régis. Je crois que vous devriez certainement étudier cette question.

M. Pierre Poilievre: Je sais que vous n'êtes pas un fournisseur de gaz naturel destiné au chauffage domiciliaire. Vous êtes un grossiste. Y a-t-il une raison pour laquelle Enbridge, ou tout autre fournisseur de gaz naturel de chauffage, devrait établir une différence entre le gaz destiné aux véhicules et celui destiné au chauffage?

M. Sam Shaw: Je ne comprends pas très bien pourquoi ils voudraient établir cette différence. Essentiellement, les prix sont déterminés par le volume de gaz naturel vendu et la façon dont il est transféré, pas par l'utilisation finale, qu'il s'agisse d'une cuisson au barbecue ou du remplissage du réservoir d'un véhicule. Bien sûr, en ce moment le marché des postes de remplissage à domicile est fort insuffisant.

Le président: Je dois vous interrompre.

Monsieur Sullivan, vous avez la parole.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le président, je vous remercie et je remercie également nos invités.

S'agissant du transport, moi, c'est l'électricité qui m'intéresse. Ce que vous proposez me semble être une solution provisoire entre l'essence et l'électricité, parce qu'en fin de compte, c'est bel et bien ce que cela représentera. L'objectif, c'est de réduire d'ici 2050 les émissions de dioxyde de carbone de 75 p. 100, et non pas de 20 p. 100. Par conséquent, nous devons soit arrêter de nous déplacer ou avoir recours à une source différente d'énergie pour le faire. En ce moment, la seule solution qui permet une réduction de près de 75 p. 100, c'est l'électricité.

Parallèlement, il existe au Canada d'autres types de transport qui ne peuvent être facilement convertis à l'électricité, notamment les navires et les trains. Y a-t-il de la recherche et du développement qui est réalisé pour élaborer des véhicules sur rail ou des navires de charge destinés à l'océan ou aux Grands Lacs qui seraient propulsés au propane ou au gaz naturel?

M. Sam Shaw: J'ai mentionné dans mon exposé des moteurs marins et des locomotives qui fonctionnent déjà au GNL. Il y a au moins 26 navires qui utilisent le GNL et il y en aura bientôt d'autres. Il y a à cela deux raisons: l'empreinte écologique et le coût. Cela se fait déjà, cela se fait déjà dans un grand nombre de pays, particulièrement aux États-Unis.

En fait, un excellent exemple en est une locomotive au GNL utilisée pour le transport du charbon pour une centrale au charbon aux États-Unis. Alors, vous voyez.

M. Mike Sullivan: Très bien.

Monsieur Facette, aimeriez-vous ajouter quelque chose?

M. Jim Facette: Je vous ferai parvenir une réponse plus complète sur les applications maritimes et ferroviaires. Je n'ai pas de données avec moi.

M. Mike Sullivan: Est-ce que vous discutez avec CN, CP, Via et GO Transit, par exemple? À l'heure actuelle, GO Transit doit convertir tous ses moteurs du niveau 2 au niveau 4. Cela occasionne des dépenses importantes et beaucoup de complications et maintenant qu'Electro Motive Diesel a fui le pays, la société doit se tourner vers des fournisseurs américains.

Est-ce que la conversion au gaz naturel liquéfié permettrait d'atteindre les mêmes objectifs?

M. Sam Shaw: Je ne peux pas parler de GO Transit et j'ai signé une entente de confidentialité avec une autre entreprise. Ce que je peux vous dire c'est qu'il y a des sociétés qui envisagent le GNL parce que le prix est bon et l'empreinte écologique est moins grande.

M. Mike Sullivan: Quelle est la différence entre les empreintes écologiques?

M. Sam Shaw: Un camion gros porteur au GNL produit environ 30 p. 100 moins de dioxyde de carbone.

Je le répète, le gros problème ce sont les oxydes d'azote et de soufre, le mercure et les matières particulaires — l'EPA étudie les matières particulaires, surtout dans le Nord. Vous voyez ce nuage sombre, là au-dessus de la glace; ce sont des émissions de PM2,5. Cette suie crée de vrais problèmes en ce qui concerne les émissions globales.

M. Mike Sullivan: Une centrale au gaz naturel du Sud de l'Ontario a cessé ses activités parce qu'elle produisait trop d'émissions de PM2,5. À titre de comparaison, quelles seraient les émissions d'un moteur diesel de niveau 4?

• (1000)

M. Sam Shaw: Je n'ai pas ces chiffres.

M. Mike Sullivan: Pourriez-vous les obtenir?

M. Sam Shaw: Peut-être.

M. Mike Sullivan: Très bien. Avez-vous examiné les PM1,0 et PM0,1?

M. Sam Shaw: Non. Nous essayons de faciliter la discussion sur le gaz naturel, mais nous n'avons pas examiné les détails.

M. Mike Sullivan: Sur le plan de la sécurité, nous avons parlé du mazout domestique. À Toronto, nous nous soucions de la sécurité du propane en particulier. J'ai été témoin du déraillement ferroviaire à Mississauga et j'ai vu les voitures précipitées dans les airs, puis il y a eu le désastre juste au nord de ma circonscription, au centre de Toronto en 2008. Certains ne croient pas que l'industrie puisse s'autoréglementer.

Si les conducteurs doivent faire le plein eux-mêmes, cela va susciter une réaction défavorable dans la population en raison de ce genre d'accident. Je crois qu'il y a également eu un désastre à Trenton, lorsqu'une installation de stockage du propane a sauté.

M. Jim Facette: Monsieur le président, chaque fois qu'un combustible est manipulé sans précaution, il y aura un accident. Ce qui est arrivé à l'installation de Toronto est probablement dû à un non-respect des procédures. Cela ne devrait pas nuire à l'image de l'industrie, ni à celle des acteurs ici présents ou du produit lui-même. C'est un accident tout à fait malheureux et regrettable. Huit personnes sont décédées également en 2003 à cause d'une explosion de gaz naturel. Lorsqu'un combustible quel qu'il soit est manipulé sans précaution, des catastrophes peuvent se produire, et c'est vraiment malheureux.

Le propane est un produit sûr lorsqu'il est manipulé conformément à la réglementation et c'est ce que visent les codes et normes existants. C'est un processus naturel. On pourrait dire que le propane est une sorte de gaz naturel à part.

Il ne présente aucun risque. J'ai trois réservoirs pour mon barbecue dans ma cour arrière. Tout mon quartier est alimenté en gaz naturel et — que Dieu nous protège — si quelque chose arrivait à une maison raccordée à la conduite de gaz naturel, toutes les maisons subiraient le même sort, et ce serait regrettable.

C'est un combustible. Tout combustible, même le gaz naturel comprimé, le GNC, qui est sous pression; si cette compression est

compromise, devinez ce qui va arriver? C'est tragique, mais il y aura des incidents malheureux. L'important, c'est de respecter le code et de s'assurer que les gens sont bien formés, qu'ils soient mécaniciens ou autre. Les gens savent que c'est sans danger lorsqu'on prend des précautions nécessaires et qu'il y a une technologie qui assure la sécurité. Il faut aussi suivre les règles.

Le président: Merci.

M. Adler sera le prochain.

M. Mark Adler (York-Centre, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos deux témoins d'être venus aujourd'hui.

Pour ma première question, j'aimerais poursuivre dans la même veine que M. Sullivan.

Avant que je sois élu député, il y a eu une explosion dans une installation de Sunrise Propane. Je sais qu'on soupçonne que la cause était une fuite du tuyau utilisé pour transférer le gaz naturel d'un camion à un autre. Deux personnes sont mortes dans cette explosion.

Pourriez-vous nous parler de la réglementation de ces installations? Je sais qu'il ne s'agit pas nécessairement d'une réglementation fédérale. Bon nombre de ces règlements sont provinciaux et municipaux.

M. Jim Facette: À l'heure actuelle, dans notre province, chaque installation de propane, peu importe sa taille, doit avoir un plan de gestion des risques et de la sécurité. Il y en a deux sortes: l'un pour les grandes installations qui stockent plus de 5 000 gallons américains, et un autre pour les installations qui stockent moins de 5 000 gallons. Les règlements de la TSSA et de l'Association canadienne de normalisation — le code B149, le B51 et le B620, qui concerne le transport — existent dans le but de prévenir les accidents. La clé est toujours, comme dans n'importe quel domaine, la sécurité avant tout. Il faut créer une culture de sécurité. C'est la première chose à faire.

Les normes existent déjà. Les gens l'utilisent déjà en toute sécurité. Il n'est pas nécessaire de réglementer davantage. Tout ce qu'il faut existe déjà. D'autres régions du pays examinent ce qui se fait en Ontario et ailleurs pour assurer la sécurité. En Colombie-Britannique, il y a un organisme de sécurité qui dit à l'industrie: « Vous devez respecter notre loi sur la sécurité. Cela dit, si vous voulez aller d'un endroit à l'autre d'une manière différente, venez nous voir ». Elle a donc adopté une approche différente de la méthode plus traditionnelle et très prescriptive.

La réglementation existe déjà ainsi que les mécanismes de surveillance. Cela suffit. Tragiquement, on prétend que certaines choses... Il y a peut-être eu de la négligence. L'affaire est devant les tribunaux et il faut donc être prudent. Il s'est produit un incident et, malheureusement, lorsque l'on parle de propane, il y a toujours quelqu'un pour le rappeler. C'est une question qui revient sans cesse, et nous tâchons d'y répondre directement.

• (1005)

M. Mark Adler: Les gens hésitent un peu face au propane, simplement parce que c'est un gaz et qu'il a des propriétés explosives. Cela rend les gens un peu nerveux.

À votre avis, est-il acceptable de l'utiliser dans des quartiers résidentiels?

M. Jim Facette: On le fait déjà. On peut installer un réseau de distribution de propane dans une collectivité résidentielle. Il n'y aura pas de réservoir dans les maisons. Il suffit d'allumer le séchoir, le foyer ou la cuisinière, tout cela fonctionne au propane. C'est tout à fait sans danger. Le propane est distribué sous forme liquide, comme n'importe quel autre combustible, comme le méthane ou le gaz naturel.

M. Mark Adler: Donc, il y a un réservoir sur la propriété...

M. Jim Facette: Pas nécessairement. Ce n'est pas obligatoire. Il peut se trouver ailleurs.

M. Mark Adler: Très bien.

M. Jim Facette: En gros, de nos jours, il y a un réseau qui alimente un quartier de banlieue. On ne voit pas les canalisations spaghetti qui transportent le gaz naturel. C'est la même chose pour le propane. Le réservoir peut se trouver ailleurs où on ne le voit pas. Il peut y avoir un réseau qui passe sous les maisons pour alimenter tout ce que l'on veut, y compris le réservoir d'eau chaude, la chaudière, le foyer, la cuisinière, la sècheuse — même les lumières.

M. Mark Adler: D'après vous, quel est le pourcentage de foyers canadiens qui sont reliés à un tel réseau?

M. Jim Facette: C'est minime. En fait, il y en a très peu.

En général, au Canada, les gens considèrent le propane comme un moyen, et non pas une fin, non pas une solution. Pour être franc, nous essayons de changer cette attitude et de présenter le propane comme une solution, car il peut répondre à tous les besoins des consommateurs ou des entreprises.

M. Mark Adler: Monsieur Shaw, j'étais à Washington la semaine dernière et j'ai rencontré un certain nombre de législateurs américains. Tant les démocrates que les républicains sont très déçus de la décision de l'administration au sujet du projet Keystone. Malgré cela, ils sont tous convaincus que, peu importe qui gagnera les élections en novembre, le projet Keystone ira de l'avant.

M. Sam Shaw: C'est déjà commencé.

M. Mark Adler: Oui, c'est déjà commencé. Ils ne vont simplement pas construire la partie qui passerait au Nebraska.

Vous avez mentionné le plan du président en matière énergétique. Diriez-vous que le gaz naturel fait partie de la solution énergétique en Amérique du Nord?

M. Sam Shaw: Les États-Unis ont d'immenses réserves de gaz naturel. Nous exportons moins de gaz naturel aux États-Unis car nos deux pays ont d'abondantes réserves. C'est pourquoi nous espérons exporter du GNL vers les marchés asiatiques en passant par le port de Kitimat. Le premier ministre a fait du bon travail en Chine. Nous considérons que c'est un immense marché.

Pour ce qui est de la stratégie nord-américaine pour le gaz naturel, nous avons probablement au moins deux ou trois années de retard par rapport aux États-Unis dans le secteur des transports, que ce soit les véhicules utilitaires lourds ou les véhicules utilitaires légers. Pour ce qui est des secteurs non routiers, je pense que nous sommes probablement à égalité avec les États-Unis, que ce soit les plates-formes pétrolières qui fonctionnent au gaz naturel ou d'autres modes de transport.

Pour ce qui est des autres marchés possibles, il faut tenir compte du contexte mondial, car l'Australie aspire à devenir le premier exportateur de GNL au monde, en dépassant le Qatar. Dans ce contexte, nous aurions tort de ne pas chercher des marchés d'exportations pour notre gaz naturel. En plus d'une stratégie nord-américaine, nous devons songer à diversifier nos marchés.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: Merci, monsieur le président.

J'ai des questions au sujet des différentes méthodes d'établissement des prix utilisées dans le monde. D'après ce que j'en sais, il y a trois façons d'établir le prix contractuel. La première est l'indice du marché. Une autre, qui est utilisée au Japon, se fonde sur les prix du pétrole ou sur un panier de brut importé. La troisième, utilisée en Europe, est déterminée à partir des contrats relatifs à l'indice des sources d'énergie et est liée au prix du pétrole brut de référence Brent, à celui du mazout lourd, du mazout léger, du carburant diesel, du charbon et de l'électricité.

À ma connaissance, le prix au Canada est établi en fonction de l'indice du marché. Pourriez-vous m'expliquer de quelle manière fonctionne le système d'établissement du prix au Canada? Je vous pose cette question pour savoir quel système de tarification est plus avantageux pour le consommateur et lui assure le prix le plus bas.

● (1010)

M. Jim Facette: Il est plus facile de répondre à la deuxième partie de votre question que de répondre à la première.

Pour le consommateur, les meilleurs prix sont habituellement les prix du marché. En général, la concurrence détermine le meilleur prix pour le consommateur. Plus il y a de vendeurs, plus les prix sont bas. Je sais que c'est une simplification, mais c'est certainement vrai pour ce qui est du propane.

Je vais vous donner un exemple. L'été dernier, à Montréal, je crois, il y avait un programme d'échange de citernes compressibles à propane et comme il y avait beaucoup de concurrence, le prix était d'environ 10 \$ comparativement à 20 \$ et plus partout ailleurs.

En ce qui concerne le prix du propane au Canada, celui-ci est établi en fonction du Brent. Auparavant, mais pas nécessairement cette année, le prix du propane suivait celui du pétrole. Cependant, cette année, comme le propane se vend partout dans le monde, les prix sont établis à Sarnia, à l'installation BP.

Comme il y a à l'heure actuelle une offre excédentaire, en raison de l'hiver assez doux que nous avons tous connu. Vous pourriez probablement obtenir un prix assez intéressant à long terme si vous vouliez l'utiliser chez vous, par exemple. C'est essentiellement ainsi que cela fonctionne.

Dans certaines provinces — par exemple au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse — le prix du propane est réglementé selon la façon dont il est vendu et le nombre d'intermédiaires. Certaines interventions peuvent ajouter 5 ¢. D'autres interventions ajoutent 10 ¢ au prix. Cependant, le prix de base est celui de Sarnia et il augmente à chaque étape du processus. Cela dépend où l'on se trouve. Ailleurs au Canada, dans la plupart des cas — il s'agit tout simplement du prix du marché.

M. Sam Shaw: Permettez-moi d'ajouter un élément à ce que mon collègue vient de dire: le prix du transport. Les tarifs de TransCanada sont un problème.

Il est évident que le coût du transport du gaz naturel de l'Ouest canadien vers l'Est est élevé. C'est un problème sur lequel se penche l'ONE. À l'heure actuelle, il coûte moins cher d'importer du gaz naturel du champ Marcellus aux États-Unis que de le transporter de l'Ouest vers l'Est et si ce problème n'est pas réglé, il pourrait entraîner un déséquilibre commercial.

En fait, pour revenir à mon savant collègue Mark, est-ce que la stratégie nord-américaine d'importation du gaz naturel des États-Unis est attribuable aux tarifs exorbitants de TransCanada Pipelines? Voilà une question pour vous.

M. Jamie Nicholls: J'aimerais vous demander, monsieur Shaw, en guise d'éclaircissement, si le prix du marché est le prix le plus bas pour le consommateur?

M. Sam Shaw: Oui, pour ce qui est des contrats établis en fonction de l'indice du marché.

M. Jamie Nicholls: Merci.

À votre avis, comment réagirait le secteur privé si le prix que paient les consommateurs comportait une taxe en fonction du niveau de pollution produit par chaque combustible, le combustible le plus polluant étant taxé à un taux plus élevé?

M. Sam Shaw: Est-ce une façon subtile de dire une taxe sur le carbone?

M. Jamie Nicholls: Non.

M. Sam Shaw: Je ne comprends pas ce que vous dites.

M. Jamie Nicholls: En fonction des matières particulières dans les émissions d'azote...

M. Sam Shaw: Vous ne parlez pas du carbone; vous parlez seulement des oxydes d'azote et de soufre et du mercure dans les matières particulières.

M. Jamie Nicholls: Oui.

M. Sam Shaw: Il y a une différence entre le Canada et les États-Unis. La réglementation de l'électricité qui a été annoncée et publiée dans la *Gazette du Canada* mentionne les émissions de dioxyde de carbone, mais pas les oxydes d'azote et de soufre ni de mercure alors que l'EPA s'intéresse aux oxydes d'azote et de soufre et au mercure dans les matières particulières, particulièrement dans les émissions de PM_{2,5}. Dans les deux cas, qu'il s'agisse de propane ou de gaz naturel, il y a moins d'émissions. Cela veut dire une empreinte écologique moins importante et c'est certainement une transition vers l'avenir.

• (1015)

Le président: Merci.

À vous, monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Merci beaucoup.

Je suis très intrigué par l'option de ravitaillement à domicile. Vous avez mentionné le problème que pose l'absence de stations de ravitaillement. Nous savons que nous avons l'infrastructure nécessaire pour approvisionner des dizaines de millions de foyers en gaz naturel. Certaines maisons ont encore des systèmes de chauffage à l'huile ou d'autres systèmes, mais dans la plupart des villes, la principale source de chauffage c'est le gaz naturel.

Vous dites qu'il en coûterait seulement de 1 200 \$ à 1 500 \$ pour installer un compresseur à domicile pour faire le plein.

M. Sam Shaw: À l'heure actuelle, le compresseur coûte 1 500 \$ et son installation coûte 4 500 \$ pour un total de 5 500 \$.

M. Pierre Poilievre: Ah bon, c'est 5 500 \$. C'est ce que coûterait un compresseur à domicile. Puis il y a le coût de la conversion du véhicule. Je sais que vous l'avez déjà mentionné.

Pouvez-vous me le répéter?

M. Sam Shaw: Cela peut coûter entre 8 000 \$ et 12 000 \$, selon le réservoir qui est choisi.

M. Pierre Poilievre: Donc, l'obstacle, à l'heure actuelle, c'est qu'il faudrait investir 13 000 \$ pour pouvoir faire le plein à domicile.

M. Sam Shaw: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: Quelle est la différence de prix entre un véhicule neuf conçu pour rouler au gaz naturel et un véhicule qui utilise de l'essence traditionnelle?

M. Sam Shaw: Pour la Honda Civic, la différence est d'environ 3 000 \$ aux États-Unis.

M. Pierre Poilievre: Donc, une personne qui voudrait acheter cette Honda Civic paierait 3 000 \$ de plus, ce à quoi s'ajouteraient 5 500 \$ pour installer un compresseur à domicile. Cela représente un investissement de 8 000 \$.

Tout à l'heure, vous disiez qu'il faudrait environ trois ans pour amortir l'achat d'un véhicule au gaz naturel, mais je ne pense pas que vous ayez inclus le coût du remplissage à domicile.

M. Sam Shaw: Non.

M. Pierre Poilievre: Si vous ajoutiez le remplissage à domicile, la période d'amortissement serait peut-être de sept ou huit ans.

M. Sam Shaw: Je pense qu'un calcul économique indiquerait probablement de trois à cinq ans.

M. Pierre Poilievre: C'est un délai tout à fait raisonnable pour récupérer un investissement.

C'est probablement une question qu'il faudrait poser au détaillant. Je sais que bon nombre des détaillants de gaz naturel offrent ce que vous appellerez dans votre jargon un contrat à terme. Ils disent: « Nous allons vous demander seulement x cents par unité d'énergie pour les trois prochaines années si vous achetez à ce prix et votre tarif restera stable. »

Pensez-vous qu'il est possible de conclure des contrats de ce genre à très long terme afin que le consommateur puisse savoir d'avance ce que l'installation d'un compresseur à domicile va lui coûter?

M. Sam Shaw: Qu'est-ce que vous voulez dire par long terme?

M. Pierre Poilievre: Eh bien, huit ans, par exemple.

M. Sam Shaw: C'est possible.

M. Pierre Poilievre: Je suis un consommateur, assis devant ma calculatrice, et je me dis: « Si je dépense 5 000 \$ pour faire installer ce système chez moi et 3 000 \$ de plus pour acheter une Civic au gaz naturel plutôt qu'une Civic à l'essence, je veux savoir ce que sera le prix du gaz naturel à long terme afin de pouvoir calculer mes économies et le temps qu'il faudra pour récupérer mon investissement. » Je veux pouvoir dire à Enbridge, Direct Energy, ou un autre détaillant, que je veux être sûr du prix jusqu'en 2018.

Pensez-vous que c'est une chose que je pourrais raisonnablement demander à un détaillant de gaz naturel?

M. Sam Shaw: Je le pense. En fait, les détaillants commencent maintenant à signer des contrats à long terme avec Encana.

Nous avons un contrat à long terme avec Northwest Utilities, en Oregon, dans lequel nous garantissons un prix qu'il pourra transmettre à ses clients. Cela se voit de plus en plus aux États-Unis, étant donné les prix du gaz naturel.

M. Pierre Poilievre: Vous avez dit qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas d'infrastructure pour amener le propane jusqu'aux résidences. Est-ce exact?

M. Jim Facette: Une telle infrastructure est assez rare au Canada. Il y a quelques exemples — il y en a deux ou trois en Colombie-Britannique — mais il n'y en a pas beaucoup. En général...

M. Pierre Poilievre: Donc, pour le moment, le remplissage à domicile n'est pas une option?

M. Jim Facette: Au contraire. Si vous avez une citerne à propane à la maison, vous pouvez le remplir en utilisant l'infrastructure qui existe.

• (1020)

M. Pierre Poilievre: Mais il faudrait pour cela avoir une citerne à la maison qu'on remplirait séparément. Le propane ne serait pas transporté par canalisation jusqu'à votre...

M. Jim Facette: C'est vrai.

M. Pierre Poilievre: Très bien, merci.

Le président: J'ai une question sur le propane.

Il existe depuis longtemps. Je me souviens que nos flottes ont été converties au propane en 1975, je crois. Est-ce à cause d'une politique ou d'une réglementation gouvernementale que nous n'avons pas fait de progrès? Je ne comprends pas pourquoi nous en sommes au même point qu'il y a 35 ans.

M. Jim Facette: Je pense que l'histoire a tendance à se répéter.

Il y a de nombreux facteurs. À cette époque, la technologie n'était pas aussi évoluée qu'elle l'est aujourd'hui. Certains se sont désintéressés du propane à cause de la technologie. Lorsqu'on perd un client, il est difficile de le récupérer.

Aujourd'hui, la technologie a tellement évolué qu'il est tout à fait possible de conduire votre flotte ou votre camionnette sans avoir à toucher à un commutateur; tout est automatique. Il n'y a aucune perte de distance ou autre problème de ce genre. Il faudrait que l'industrie lance une campagne d'information.

Cependant, vous avez raison, monsieur le président: les premiers véhicules au propane sont apparus dans les années 1920, alors cela existe depuis longtemps.

Le président: Est-ce que les dispositifs additionnels qu'ils auraient installés posent un problème pour les fabricants? Prenez le temps d'y réfléchir.

Allez-y, monsieur Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président et merci à nos invités.

En fait, le président a touché à la question que je voulais vous poser. Dans les années 1980 et 1990, il y a pas mal de véhicules qui ont été convertis. J'ai des amis qui l'ont fait et l'une des difficultés qu'ils ont rencontrées c'était une perte de puissance. Qu'est-ce que l'industrie fait en ce qui concerne ce changement d'attitude? Je viens du secteur de l'imprimerie. Nous avons connu beaucoup d'innovations au cours des 20 dernières années, et ce n'était pas la responsabilité de quelqu'un d'autre de faire accepter cette innovation. C'était ma responsabilité d'en informer le consommateur.

Qu'est-ce que l'industrie fait pour informer les gens qu'elle offre un autre combustible qui sera avantageux pour les consommateurs?

M. Jim Facette: Le secteur a commencé par créer l'Association canadienne du propane. C'est une nouvelle association basée à Ottawa qui compte des bureaux dans toutes les régions du Canada. C'est une question de sensibilisation; il faut que notre secteur informe les gens comme vous sur les options et la technologie qui sont disponibles de nos jours.

Aux États-Unis, l'État finance un conseil de recherche et d'éducation appelé le Propane Education and Research Council ou PERC. On perçoit une petite redevance fédérale sur le propane vendu aux États-Unis. Cette redevance sert à financer la recherche et le développement et la promotion du propane dans divers services publics et moyens de transport. D'ailleurs, une conférence se tient actuellement à Orlando sur l'usage du propane dans les transports, surtout dans les véhicules lourds. Le secteur tente donc de profiter de toutes ces occasions pour parler de cette nouvelle technologie. Les gouvernements peuvent y travailler avec nous.

M. Sam Shaw: À ce chapitre, j'ai indiqué que nous organisons des conférences à Ottawa pour sensibiliser les gens au potentiel du gaz naturel dans les transports. Nous donnons l'exemple avec nos propres véhicules, particulièrement dans le forage et en collaboration avec les fabricants d'équipement d'origine. Nous collaborons avec eux pour créer de nouveaux produits. Je suis heureux qu'on en ait fait état hier dans le *Globe and Mail*.

Pour ce qui est du ravitaillement à domicile, nous collaborons avec nos collègues américains. Nous avons présenté un appel d'intérêt à 42 sociétés dans 8 pays en vue de trouver une façon d'abaisser le coût du ravitaillement à domicile. Nous appuyons aussi de nombreuses recherches dans des universités canadiennes et américaines. Ma société estime donc déployer de grands efforts sous forme d'investissements dans la collectivité et de collaboration avec d'autres entreprises de gaz naturel.

M. Lawrence Toet: Bien.

Il est plutôt ironique, n'est-ce pas, Jim, que l'infrastructure pour le propane soit en voie de réduction alors qu'elle devrait plutôt faire l'objet d'une expansion. Que fait votre secteur à cet égard?

Si la réglementation pose des problèmes, en avez-vous parlé avec les différentes autorités? Vous avez donné l'exemple de l'Europe qui a recours aux réservoirs, et je connais cette façon de faire. Cette technologie a d'ailleurs été conçue dans ma circonscription. À Winnipeg, une entreprise a conçu un procédé de distribution de ces carburants qu'elle vend un peu partout dans le monde, sauf au Canada.

Est-ce qu'on y travaille? Avez-vous eu des conversations avec les organismes réglementaires? Je vous encourage, comme l'a fait M. Poilievre, à nous indiquer quels sont les règlements qui vous semblent problématiques.

• (1025)

M. Jim Facette: Nous examinerons les règlements et nous vous donnerons la réponse la plus précise possible, au paragraphe près.

En bref, la réponse est oui. Nous avons commencé ces discussions il y a seulement deux ou trois ans. Cela prend du temps.

Nous reconnaissons que le défi que notre secteur doit relever, c'est de corriger notre image, comme l'a mentionné votre collègue. C'est vrai non seulement pour le propane, mais pour les carburants en général. Nous devons amener des gens à n'avoir aucune crainte de ravitailler leur véhicule eux-mêmes. Les gens se sentent à l'aise quand ils vont au poste d'essence pour remplir le réservoir de leur voiture. Nous devons les amener à se sentir tout aussi à l'aise avec le propane.

Alors oui, nous avons entamé des discussions, mais elles nécessiteront encore du temps et du travail.

Le président: Je dois vous arrêter. Il y aura encore une série de questions, bien que je voie des lumières qui clignotent. J'ignore si tous savent de quoi il s'agit, mais je vais permettre...

Une voix: Ce sont vos médicaments.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je l'ai cherché, n'est-ce pas?

Je vais permettre une dernière série de questions de trois minutes chacune. Puis, nous traiterons de la motion de Mme Chow jusqu'à ce que... La lumière vient de s'éteindre.

Monsieur Sullivan, vous avez trois minutes.

M. Mike Sullivan: J'aimerais revenir au sujet abordé plus tôt par M. Poilievre, le prix du gaz naturel.

Il n'a jamais été aussi bas, ou presque. Il est difficile de convaincre les consommateurs de convertir leur véhicule personnel au gaz naturel parce que le prix est bas quand on sait qu'il ne peut qu'augmenter. La question de mon collègue portait sur le délai de récupération de huit ans selon... Compte tenu de la durée de vie de la plupart des véhicules, que le prix du gaz naturel n'ait jamais été aussi bas ne convaincra pas beaucoup de consommateurs. Le secteur du gaz naturel devrait peut-être plutôt cibler les grands parcs automobiles et les activités motorisées.

Selon vous, combien de temps encore les prix resteront-ils aussi bas? Quelles seront les conséquences?

M. Sam Shaw: Quelle que soit ma réponse, que ce soit une mise en garde si vous comptez investir ou avez déjà investi dans Encana.

L'offre de gaz naturel est très élevée. On a trouvé de grands gisements de gaz naturel en Allemagne, en Pologne, au large d'Israël et en Australie; ce n'est donc pas un phénomène nord-américain. C'est un phénomène mondial qui fait grimper l'offre de gaz naturel et maintiendra le prix à un bas niveau dans un avenir prévisible.

M. Mike Sullivan: Ma deuxième question porte sur le coût ultime du carburant. Avez-vous des données sur la quantité d'énergie nécessaire pour comprimer le gaz?

Autrement dit, le gaz naturel est extrait, parfois par fracturation, puis doit être comprimé pour qu'on puisse le transporter et l'offrir au consommateur. Quelle proportion du prix total du carburant cela représente-t-il? Est-ce inclus dans le calcul?

M. Sam Shaw: Dans le document que j'ai distribué, il y a un graphique qui indique le coût de l'énergie nécessaire pour le ravitaillement à domicile, et ainsi de suite, et le prix. C'est illustré dans un graphique.

M. Mike Sullivan: L'utilisation du gaz naturel dans le transport en commun a atteint un sommet mais semble avoir baissé. Pourquoi, selon vous, les municipalités ont-elles abandonné le gaz naturel?

M. Sam Shaw: La technologie qu'on employait n'était pas la bonne. Il y a maintenant de nouveaux procédés. La société Flyer produit des autobus au gaz naturel. Calgary s'est engagée à en

acheter 200. La principale différence entre le Canada et les États-Unis à cet égard, c'est la Clean Air Act, la Loi américaine sur la pureté de l'air. Ainsi, Los Angeles s'est départi de son dernier autobus au diesel en janvier 2011. Elle ne compte plus que des autobus au GNC. Les sociétés comme Flyer offrent un excellent produit depuis qu'on a radicalement changé les moteurs.

• (1030)

M. Mike Sullivan: Il nous faut donc une loi sur la qualité de l'air au Canada.

M. Sam Shaw: C'est vous qui le dites; moi, je ne peux me prononcer.

Le président: Merci, et je souligne que Flyer est une entreprise de Winnipeg au Manitoba.

C'est maintenant au tour de M. Coderre.

L'hon. Denis Coderre: Tout ça finira à Montréal de toute façon, alors, ça va. Nous en reparlerons.

Quel genre de relation entretenez-vous avec le ministère? Comment faites-vous? Vous avez dit vouloir être inclus dans la feuille de route. En ce qui concerne le gaz naturel comme le voit votre entreprise, comment faites-vous? Comment travaillez-vous avec le ministère?

Il y a aussi des questions de R-D; quelle est votre relation avec le Conseil de recherches? Il ne suffit pas de dire: « Voici les ressources ». Comment collaborez-vous avec le Conseil de recherches?

Enfin, quelles sont vos relations avec les provinces et municipalités? Comment gérez-vous ces relations?

M. Sam Shaw: Un représentant de la société Encana siège au comité de la mise en oeuvre du ministère des Ressources naturelles, ainsi qu'au comité des normes et au comité de l'éducation. Nous travaillons avec

[Français]

Gaz Métro, au Québec.

[Traduction]

Gaz Métro au Québec, un grand partenaire et allié du secteur du gaz naturel. Nous collaborons aussi avec la province de la Colombie-Britannique dans la mise en place d'incitatifs pour les véhicules au gaz naturel. Nous travaillons avec l'Alberta; nous entretenons aussi des liens avec les autres provinces, dont l'Ontario.

Pour l'instant, les quatre grands acteurs au niveau provincial sont la Colombie-Britannique, l'Alberta, le Québec et l'Ontario. Nous faisons aussi de la sensibilisation au Nouveau-Brunswick.

M. Jim Facette: Merci, monsieur le président, de votre question.

Nos relations avec les municipalités sont assez bonnes dans bien des régions du pays. Bon nombre de nos membres travaillent au niveau local, auprès des municipalités, à la réglementation et à la mise en oeuvre. Mais il est certain que nous pourrions faire mieux et accroître la sensibilisation.

Pour ce qui est des provinces, notre association a bien progressé. Nous avons rencontré sept des dix provinces. Nous entretenions déjà des relations de travail en matière technique, et dans les autres domaines, ça va plutôt bien. Je suis justement allé au Québec il y a deux semaines pour une rencontre avec le ministre des Ressources naturelles.

Notre relation avec Ressources naturelles Canada n'en est qu'à ses débuts, pour être franc. Nous avons du pain sur la planche. Notre exclusion de la feuille de route en matière de transport en témoigne. Cela dit, c'est aussi une possibilité.

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Le président: Monsieur Holder, vous avez la parole.

M. Ed Holder: Merci. S'il me reste du temps, M. Poilievre posera aussi une question.

Monsieur Shaw, vous avez parlé du délai de récupération en réponse aux questions de MM. Poilievre et Sullivan. Le coût a été établi en fonction d'une pompe à domicile, n'est-ce pas? Sans pompe à domicile, si on s'approvisionne au poste de gaz naturel du centre-ville...

M. Sam Shaw: Il y en a six ou sept à Calgary et à peu près autant à Edmonton.

M. Ed Holder: Mais il n'y en a pas assez à London.

Pourriez-vous me préciser le coût de la conversion du véhicule?

M. Sam Shaw: À l'heure actuelle, ça coûte entre 8 000 et 12 000 \$. Je ne peux vous donner le prix des nouveaux produits offerts par les fabricants d'équipement d'origine, car ce n'est qu'une estimation.

M. Ed Holder: Un certain nombre d'années... et l'amortissement se ferait sur trois ans, comme on l'a indiqué plus tôt. Merci.

Monsieur Poilievre...

M. Sam Shaw: J'ai un graphique qui illustre cela.

M. Pierre Poilievre: Vous avez dit qu'il y a maintenant aux États-Unis des gens qui se ravitaillent à la maison. Combien y en a-t-il?

M. Sam Shaw: Je ne sais pas, je n'ai pas ce chiffre.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous vous informer?

M. Sam Shaw: Je crois que oui. Une des associations à qui j'ai demandé de vous présenter un mémoire est l'ANGA, America's Natural Gas Alliance. Elles pourraient probablement vous donner ces informations.

M. Pierre Poilievre: À votre connaissance, y a-t-il eu des incidents ou y a-t-il des risques associés au ravitaillement à domicile?

M. Sam Shaw: Non. C'est comme pour votre barbecue. Les valves et tout le reste respectent les normes les plus élevées. C'est un dispositif prêt à l'emploi. C'est aussi le cas des postes de ravitaillement que nous avons.

M. Pierre Poilievre: Combien de temps faut-il pour remplir le réservoir?

M. Sam Shaw: Cela dépend; le remplissage peut être rapide ou lent. La plupart de nos postes sont des postes de remplissage rapide où on fait le plein en trois minutes. Le remplissage lent peut prendre des heures, selon la taille du réservoir.

M. Pierre Poilievre: Vous pourriez donc brancher la pompe, aller dîner et ne plus y penser. Y a-t-il un dispositif d'arrêt automatique?

• (1035)

M. Sam Shaw: Oui.

M. Pierre Poilievre: Bien.

Comment régler le problème de l'oeuf et la poule? Il n'y aura pas de postes de gaz naturel tant qu'il n'y aura pas assez de voitures fonctionnant au gaz naturel, et il n'y aura pas de voitures fonctionnant au gaz naturel tant qu'il n'y aura pas suffisamment de postes. Comment surmonter cet obstacle?

M. Sam Shaw: C'est une bonne question. Je peux vous donner deux ou trois réponses.

Aux États-Unis, certains États ont prévu des incitatifs fiscaux pour les entreprises qui veulent se doter de cette infrastructure. Au Canada, nous envisageons de construire nos propres postes pour notre parc automobile. Il y a déjà quelques postes de distribution de gaz naturel un peu partout au pays, mais ils sont peu nombreux. Le problème de l'oeuf et de la poule persistera jusqu'à ce qu'il y ait davantage de produits et véhicules fonctionnant au gaz naturel; à ce moment-là, le secteur réagira.

M. Pierre Poilievre: Est-ce que votre avantage de prix comprend la taxe d'accise? Vous avez parlé d'un avantage de prix de 25 à 30 p. 100 pour le gaz naturel...

M. Sam Shaw: L'avantage de prix du gaz naturel équivalant à un gallon d'essence n'inclut pas la taxe d'accise. Il en va de même pour le diesel. Encore une fois, vous trouverez tous ces chiffres dans mon mémoire.

M. Pierre Poilievre: Diriez-vous que votre carburant peut obtenir sa part du marché sans favoritisme ou subvention du gouvernement?

M. Jim Facette: Oui.

M. Sam Shaw: Oui.

Le président: Très bien. Merci.

J'ai une dernière question à vous poser avant de vous remercier.

Vous avez indiqué que la Californie devra adopter le gaz naturel pour tous ses véhicules d'ici 2015.

M. Sam Shaw: Le décret du président prévoit que tous les véhicules du gouvernement devront être à énergie de substitution, ce qui inclut le gaz naturel, d'ici le 31 décembre 2015. Déjà, à Los Angeles, tous les véhicules de la société de transport en commun fonctionnent au gaz naturel, le dernier autobus au diesel ayant été retiré en janvier 2011.

Le président: Combien de temps faudrait-il au Canada pour en faire autant, si c'était la voie que nous choisissons? Trois ans, cinq ans? De combien de temps aurait besoin le secteur?

M. Sam Shaw: Je pense que ce serait un peu comme en Inde. Les fabricants d'équipement d'origine commenceraient par offrir de nouveaux produits. Mais vous avez peut-être appris que GM a réduit la production de la Volt car elle ne se vend pas bien.

Revenons en Californie où on a fait une étude qui a démontré que, parce qu'il y a encore 651 centrales thermiques au charbon aux États-Unis, du puits à la roue, un véhicule électrique a une plus forte densité carbonique.

Le produit est sur le marché, nous pourrions le faire.

M. Jim Facette: Monsieur le président, si le gouvernement fédéral décidait de convertir une partie ou la totalité de ses 32 000 véhicules au propane, l'approvisionnement ne poserait aucun problème. Il y a des ateliers de conversion un peu partout au pays qui pourraient s'en charger en deux ou trois ans sans problème.

Le président: Sur ce, je vous remercie, messieurs, d'être venus aujourd'hui. Vos témoignages ont été très instructifs. Vous pouvez partir, mais pas les membres du comité, car nous devons discuter d'une motion.

Nous suspendons nos travaux pour une minute et nous remercions nos invités. Nous suspendons pour une minute pendant que les témoins quittent la salle...

Sur ce, je vous remercie, messieurs, d'être venus. Vos témoignages ont été très instructifs. Vous pouvez maintenant partir mais pas les membres du comité, à qui je demande de rester pour l'examen d'une motion.

•(1035) _____ (Pause) _____

•(1040)

Le président: Chers collègues, comme je m'attendais à ce qu'il y ait une motion ou à ce que nous mettions à l'étude les budgets principal et supplémentaire des dépenses, j'ai invité le ministre à venir témoigner. Il a confirmé pouvoir venir le 27 mars, mais je sais que Mme Chow, dans sa motion, demande qu'il compare le 13 mars.

Je vous indique aussi que le 27 mars, c'est après la date à laquelle nous devons faire rapport du Budget supplémentaire des dépenses, mais nous pourrions discuter du Budget principal des dépenses dont le comité serait saisi au moment de la comparution du ministre.

Je m'en remets à Mme Chow; je lui laisse le soin de décider ce qu'elle veut faire.

Allez-y, madame Chow.

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, je propose de nouveau cette motion parce qu'il y a deux autres dates. Si le ministre ne peut venir le 8 ou le 13 mars, nous pourrions essayer de fixer une autre date.

Je voulais amender légèrement ma motion pour qu'elle se lise comme suit: « ... et qu'il invite le ministre à comparaître le 13 mars 2012 ou à n'importe quelle date avant le dépôt du Budget supplémentaire des dépenses (C) à la Chambre des communes le 26 mars ».

Je propose cette motion parce que nous avons beaucoup de questions au sujet du Budget supplémentaire des dépenses (C) dans cinq domaines, qu'il s'agisse du Fonds pour l'infrastructure verte, de la réduction du financement de Via Rail ou des compressions du budget de la sécurité des transports. J'aurais des questions à poser au ministre. Nous n'avons pas pu le faire lors de l'examen des derniers budgets supplémentaires des dépenses parce qu'il n'était pas disponible et qu'il y a eu l'interruption.

Je sais que nous devons nous pencher sur le Budget principal des dépenses, mais nous avons jusqu'au mois de mai pour le faire. Nous pourrions essayer de convenir d'une date avec le ministre en avril. Je ne veux pas qu'on examine le budget supplémentaire et le budget principal pendant la même séance, parce qu'ils soulèvent des questions différentes. Du reste, nous n'allons pas consacrer beaucoup de temps à étudier le budget du ministère des Transports.

Voilà pourquoi je vous demande de mettre ma motion aux voix.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Mme Olivia Chow: Je demande un vote par appel nominal.

Le président: Madame Chow a amendé sa motion et nous a expliqué les raisons. Elle est prête à envisager d'autres dates pour la comparution du ministre.

Avant de mettre la motion aux voix, comme le ministre est censé comparaître le 27, j'aimerais savoir si le comité souhaite que j'annule l'invitation pour le 27.

À vous, monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: J'ai une question d'information. On présente une motion pour inviter le ministre alors qu'il est déjà censé venir. J'essaie de comprendre. Était-ce la seule date où le ministre pouvait venir, ou pouvait-il venir avant le dépôt du Budget supplémentaire des dépenses (C), le 26 mars?

Sinon, c'est de la redondance. On fait une résolution pour faire une résolution. Le ministre est disponible, il vient le 27 mars. Pouvait-il venir avant? Je ne vois pas la pertinence de cette motion.

[Traduction]

Le président: C'est la question que je lui ai posée moi aussi. Sachant que nous devons étudier le Budget supplémentaire des dépenses (C), je lui ai demandé de me dire quand il pourrait venir, et il m'a répondu le 27. Il est disposé à discuter le budget principal et le Budget supplémentaire des dépenses (C). Pendant l'examen du budget principal, on peut discuter de l'ensemble du budget.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Sera-t-il ici pendant toute la période de deux heures? On ne veut pas le recevoir pendant seulement une heure.

[Traduction]

Le président: Je vais vérifier mais je sais qu'il est disponible, comme ses fonctionnaires, pour une séance de deux heures. Je vais vérifier s'il s'est engagé à rester pour deux heures.

Nous sommes donc saisis d'une motion de Mme Chow qui a demandé un vote par appel nominal.

Je mets la motion aux voix.

(La motion est rejetée par six voix contre cinq. [Voir le *Procès-verbal*])

Je vais poser de nouveau la question au comité: souhaitez-vous que le ministre compare le 27? Si oui, je dois apporter des changements aux invitations du comité.

Allez-y, madame Chow.

•(1045)

Mme Olivia Chow: Serait-ce pour l'examen du Budget supplémentaire des dépenses ou du Budget principal des dépenses ou pour les deux à la fois?

Le président: Le Budget principal des dépenses va englober la question du secteur riverain, ou du moins cela a été le cas jusqu'à maintenant.

En principe, étant donné qu'on aura déjà adopté le Budget supplémentaire des dépenses, la discussion devrait porter sur le Budget principal des dépenses, mais comme je l'ai déjà dit, les membres du comité ont toujours par le passé pu poser toutes les questions qu'ils souhaitaient au ministre. Je le préviendrai qu'il pourrait y avoir des questions sur ces sujets.

Mme Olivia Chow: Cela signifie qu'on n'aura pas une autre occasion d'examiner le Budget principal des dépenses, puisqu'on en traitera à la réunion du 27 mars.

Le président: La séance portera sur le Budget principal des dépenses, mais le comité peut décider de l'inviter à une autre réunion, s'il le souhaite. Nous pourrons en décider après la réunion.

Passez une bonne journée. Merci à tous.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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