



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 041 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 5 juin 2012

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 5 juin 2012

• (0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 41^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions les technologies de transport novatrices.

Nous recevons aujourd'hui, de Nova Bus, une division de Groupe Volvo Canada inc., Jean-Pierre Baracat, vice-président, Développement des affaires, ainsi que René Allen, vice-président, Gestion et stratégie de produits, Développement des affaires.

De New Flyer Industries, qui a d'ailleurs reçu des nouvelles excellentes la semaine dernière au Manitoba, nous recevons Chris Stoddart, vice-président de l'ingénierie.

Merci d'être ici avec nous. Je suis certain que le greffier vous a indiqué comment se dérouleront les exposés, ensuite nous passerons aux questions des membres du comité. Je ne sais pas qui veut commencer. Avez-vous tiré à pile ou face?

D'accord, monsieur Baracat, s'il vous plaît.

M. Jean-Pierre Baracat (vice-président, Développement des affaires, Nova Bus, Division de Groupe Volvo Canada, inc.): Si cela ne vous dérange pas, nous ferons notre exposé en français.

[Français]

Je vais commencer par dire qui nous sommes, et je vais laisser M. Allen prendre la relève pour parler des technologies émergentes.

Comme vous l'avez mentionné, Nova Bus fait partie de Groupe Volvo, qui est partout dans le monde et qui compte 118 000 employés. Au Canada, nous sommes les représentants de Groupe Volvo Bus. Nous sommes responsables des produits de transport en commun pour toute l'Amérique du Nord.

Nova Bus a trois usines, deux au Canada et une aux États-Unis, afin de répondre aux besoins de la Buy American Act. Au Canada, nous sommes les chefs de file avec un peu plus de 50 % de parts du marché. Nous employons environ 1 000 personnes, dont 800 au Canada. Les ventes annuelles sont d'environ 1 000 autobus par année, avec un chiffre d'affaires d'environ 0,5 milliard de dollars.

Je vais maintenant laisser M. Allen parler des technologies innovantes.

M. René Allen (vice-président, Gestion et stratégie de produits, Développement des affaires, Nova Bus, division de Groupe Volvo Canada Inc.): En ce qui concerne les technologies innovantes, on peut se poser trois questions. Comment peut-on mieux utiliser ce qu'on a déjà aujourd'hui? Comment peut-on mieux utiliser les technologies disponibles ailleurs dans le monde? Finalement, comment peut-on maximiser nos investissements dans la recherche-développement?

En ce qui a trait à la façon dont on peut mieux utiliser ce qu'on a aujourd'hui, il y a une technologie émergente qu'on appelle le SRB, le système rapide par bus. Cette technologie nous permet d'utiliser les bus existants et d'avoir du transport en commun qui coûte beaucoup moins cher. À Ottawa, il y a un exemple de SRB assez efficace, qui consiste à réserver des voies aux bus et à organiser un système de bus qui soit beaucoup plus proche d'un système de métro ou de train.

Le SRB comporte de très grands avantages tant sur le plan environnemental que financier. Si on augmente de 3 km/h la vitesse commerciale, c'est-à-dire la vitesse moyenne d'un bus sur un parcours donné, on réduit la pollution de moitié. C'est donc très important sur le plan environnemental. Le temps des parcours est aussi réduit de façon importante. C'est le facteur qui incite le plus les gens à prendre le bus plutôt que leur automobile. Avec le SRB, les gens se rendent compte rapidement qu'ils peuvent se rendre à destination en moins de temps que s'ils prenaient leur automobile. Finalement, il y a le fait que des gens pris dans la circulation, cela entraîne des pertes économiques importantes. En 2006, Transports Canada a évalué que ces pertes se situaient entre 2,7 milliards de dollars et 3,2 milliards de dollars par année pour le Canada.

On vous fera parvenir plus d'information par courriel décrivant exactement ce qu'est un système rapide par bus. Ce système a différentes caractéristiques très importantes: des voies réservées; un embarquement de plain-pied affleurant le quai, de sorte que les gens n'aient pas de marches à monter; le prépaiement à l'extérieur du bus, qui est très important parce qu'il réduit beaucoup le temps d'embarquement et de débarquement; la priorité aux intersections pour que les bus passent plus rapidement que les voitures; l'information aux passagers; le contrôle de la circulation; et, surtout, des bus à grande capacité.

Les systèmes actuels se comparent, du point de vue de la capacité, au rail léger et au métro, mais ils coûtent une fraction du prix. Avec 1 milliard de dollars d'investissement, on peut faire 8 km de métro, 40 km de métro aérien, mais 310 km de système rapide par bus. On couvre donc 310 km avec 1 milliard de dollars, ce qui est beaucoup moins cher que de construire un système très exigeant comme le métro ou le rail.

Comment pouvez-vous nous aider à implanter ces systèmes? Il faudrait promouvoir le SRB et le soutenir. Il serait important d'investir dans des voies réservées et d'aider les sociétés de transport qui veulent implanter un SRB. Souvent, elles veulent le faire, mais soit le train, soit le métro est plus attrayant. Si vous soutenez les sociétés de transport qui veulent construire quelque chose de nouveau, cela permettra de réduire la congestion routière ainsi que les investissements dans les infrastructures de transport en commun.

La deuxième façon dont vous pouvez nous aider, c'est en harmonisant les normes et les certifications. Par exemple, il faudrait changer les normes environnementales en ce qui a trait aux moteurs. Les normes du Canada sont les mêmes que celles des États-Unis. Les normes européennes sont un peu différentes, même si les émissions en Europe sont sensiblement les mêmes et un peu moindres, selon les années. En général, elles ne sont pas testées exactement de la même façon, de sorte que les normes ne correspondent pas.

Tout système ailleurs dans le monde ne peut pas être utilisé au Canada s'il ne respecte pas ces normes. L'harmonisation des normes internationales est très importante, car elle évitera qu'on doive certifier à nouveau les moteurs en Europe et aux États-Unis. Cela représente des coûts très importants, des dizaines de millions de dollars, lesquels coûts reviennent tous les trois ans actuellement.

• (0855)

Une grande partie du budget d'investissement de Volvo est consacrée strictement aux moteurs de camions et de bus. Par conséquent, toutes les autres innovations sont mises de côté. Si nous étions en mesure d'harmoniser ces normes, nous pourrions employer l'argent disponible pour faire d'autres innovations. Le Canada pourrait permettre telle quelle l'utilisation des moteurs qui répondent à des normes européennes et qui sont disponibles aujourd'hui. Ça nous permettrait d'offrir ces moteurs et de ne pas être obligés d'obtenir une certification.

Il serait souhaitable également que vous appuyiez l'harmonisation des normes internationales. C'est un processus très long, qui a débuté il y a plusieurs années. Un bon coup de pouce serait nécessaire pour arriver plus rapidement au but. Toutes sortes de technologies qui sont disponibles ailleurs pourraient l'être ici également.

Le dernier point, qui concerne beaucoup plus les nouvelles technologies, traite du soutien au bus électrique. Nova Bus, une division de Groupe Volvo Canada Inc., a une approche modulaire en matière d'électromobilité. Ça nous permettrait de répondre aux besoins de nos clients. Depuis 2006, nous fabriquons des véhicules hybrides. À ce jour, nous en avons vendu des centaines. Pour en arriver au bus électrique, nous continuons en ce sens en faisant l'électrification de toutes les composantes majeures. L'an passé, en 2011, nous avons introduit notre premier bus électrique sur le marché nord-américain. Nous travaillons à son déploiement et à sa conception. Il y a des défis importants à relever du côté des composantes, mais il y en a surtout quant à la quantité d'énergie emmagasinée permettant une autonomie acceptable pour nos clients.

C'est en ce sens que nous vous demandons de l'aide. Il s'agit d'abord de rendre des fonds verts disponibles pour le développement, puis de simplifier et faciliter la compréhension ainsi que l'accès aux diverses formes d'aide du fédéral. Pour nous, ce n'est pas toujours évident. Certaines formes d'aide ne sont accessibles qu'aux sociétés de transport. Il en faudrait donc pour les industriels. Enfin, nous vous demandons de soutenir et d'aider les entreprises qui travaillent aux systèmes de batteries, aux accumulateurs d'énergie et de recharge. C'est très important. En effet, c'est le fondement des véhicules électriques. Une fois que les technologies avancées, dans ce domaine, sont disponibles, nous pouvons les intégrer, les utiliser et les développer.

C'était l'essentiel de ce que nous voulions vous communiquer ce matin.

• (0900)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Stoddart.

M. Chris Stoddart (vice-président de l'ingénierie, New Flyer Industries Inc.): Bonjour. Je m'appelle Chris Stoddart. Je représente New Flyer. Merci de me recevoir aujourd'hui.

Pour vous en dire un peu au sujet de New Flyer, nous sommes le principal fabricant d'autobus urbains lourds au Canada et aux États-Unis. Nous avons livré plus de 31 000 autobus. Notre entreprise a été fondée à Winnipeg en 1930. Son siège est toujours à Winnipeg. Nous avons des installations de fabrication à Winnipeg ainsi qu'à Crookston et St. Cloud, au Minnesota. Nous avons une petite usine de fabrication à Elkhart, en Indiana. Nous avons également des installations de distribution des pièces et, encore une fois, notre plus grande usine est à Winnipeg, au Manitoba, mais nous avons aussi des centres de distribution de pièces à Brampton, en Ontario, à Erlanger, au Kentucky et à Fresno, en Californie. Au cours des dernières années, nous avons récemment lancé notre propre centre de service, où nous tentons de faire des travaux commerciaux sur les autobus. Ce centre se situe en fait près d'ici, à Arnprior, en Ontario.

Nous mettons beaucoup l'accent sur le fait d'être un employeur de choix. Nous avons remporté de nombreux prix au cours des six dernières années. Nous avons 2 200 employés et nos recettes sont d'environ 1 milliard de dollars. Nous construisons environ 2 000 autobus et nos revenus sont divisés; environ 130 millions de dollars de ce montant de 1 milliard de dollars proviennent du secteur des pièces.

Le thème que nous essayons réellement de mettre en lumière concerne la valeur pendant le cycle de vie et le fait d'offrir le meilleur rapport qualité prix pendant toute la durée de vie de l'autobus. Je pense que pour ce faire, il faut s'assurer d'offrir le bon produit pour répondre aux besoins de chaque client. Nous construisons des autobus de 35 pieds et de 40 pieds. Nous construisons des autobus articulés de 60 pieds. Ce sont tous des autobus lourds, ce qui signifie que leur durée de vie est de 12 ans.

Nous utilisons plusieurs types de systèmes de propulsion. Nous avons le système au diesel propre. Nous avons des systèmes hybrides diesel-électriques, et ceux-ci sont installés dans une série d'autobus. Nous avons les systèmes en parallèle. Nous offrons des trolleybus électriques et nous offrons un système au gaz naturel liquide, au gaz naturel comprimé, aux piles à hydrogène, tous les différents types d'autobus. La semaine dernière, nous avons dévoilé notre autobus électrique à batterie, le même que celui de mes concurrents, à mes côtés, de sorte que c'est très excitant.

Dans les notes, il y a une photo en haut à gauche. Il s'agit d'un autobus moyen, un espace de marché dans lequel nous ne sommes pas présents aujourd'hui, mais nous venons d'établir un partenariat avec Alexander Dennis Limited, du Royaume-Uni. Ces autobus sont partout en Europe. Ils en ont construits plus de 16 000. Il s'agit essentiellement d'un autobus à plus petite échelle, de 30 pieds, et un peu plus étroit, un autobus beaucoup plus léger.

Il s'agit d'une entente que nous venons de signer avec cette entreprise, et nous allons les produire en Amérique du Nord. On les a déjà retrouvés en Amérique du Nord auparavant, mais ils n'ont pas vraiment fonctionné, et nous pensons donc que c'est une excellente possibilité d'avoir des autobus prêts à l'utilisation pour de plus petits services de navette ou des lignes secondaires du service rapide par bus ou du métro. C'est un nouveau produit que nous lançons au cours de la prochaine année.

Du point de vue des priorités, nous mettons réellement l'accent, encore une fois, sur la diminution des coûts pendant les cycles de vie, de la consommation d'essence et des émissions. Nous mettons l'accent sur une conception légère.

Nous avons récemment lancé notre dernière plate-forme, l'autobus Excelsior, et nous avons fait beaucoup d'efforts pour nous assurer de réduire son poids autant que possible, parce qu'il existe presque une corrélation directe entre le poids du véhicule et l'économie d'essence. Nous avons fait plein de trucs amusants à notre structure d'acier et aux composites pour nous assurer de retirer environ 10 p. 100 du poids de nos autobus.

L'autre chose, c'est qu'il y a selon nous une grande opportunité quand on examine encore une fois les coûts pendant le cycle de vie et l'économie d'essence pour nos clients. On peut faire toutes sortes de choses amusantes du point de vue de la technologie, mais un élément qui peut vraiment faire varier l'économie d'essence est le comportement du chauffeur, tout simplement. Nous avons donc lancé ce que nous appelons New Flyer Connect. C'est un peu comme la télématique à bord. D'un point de vue égoïste, de notre côté, le système recueille toutes sortes de données sur ce qui se passe dans l'autobus et nous indique le rendement de l'autobus. Le système nous donne une rétroaction afin que nous puissions concevoir un meilleur autobus. Nous allons fournir le même système à nos clients afin qu'ils puissent optimiser la fréquence de l'entretien et réduire leurs coûts.

● (0905)

L'autre chose dont il est doté est la surveillance du chauffeur à bord. Quand la plupart des gens conduisent leur auto et constatent l'économie d'essence instantanée, ils remarqueront leur comportement de conduite et le fait qu'ils conduisent leur véhicule en douceur. C'est probablement ce qui a la plus grande influence sur l'économie d'essence. Nous voulons être en mesure d'offrir la même chose à nos clients afin que les conducteurs sachent en temps réel leurs résultats. Nous espérons que cela puisse mener, parfois, à une différence de 10 à 13 p. 100 d'économie d'essence.

Encore une fois, comme on l'a mentionné dans l'autre exposé, les exigences de l'EPA sont très importantes dans notre secteur. Ces exigences changent tous les trois ans: en 2004, 2007, 2010 et 2013. Il est impossible de vendre un autobus en Amérique du Nord à moins de respecter ces exigences. Elles sont très strictes, donc nous nous préparons avec beaucoup de soin pour 2013.

Encore une fois, l'histoire se répète. En vue de réduire la consommation d'essence, on consacrera une électrification des accessoires comme la direction assistée, l'air climatisé et les compresseurs d'air. Nous avons constaté cette tendance dans l'industrie automobile. Ici aussi, nous suivons le mouvement. Il s'agit simplement d'une façon d'optimiser l'économie d'essence.

Enfin, encore une fois, l'autobus entièrement électrique a une histoire semblable. Nous en sommes emballés. Nous pensons en fait que, d'ici une dizaine d'années, ce système pourra être commercialement viable. Nous croyons réellement que cela réduira les coûts pour les usagers. C'est un programme assez prometteur. Nous venons de finir de construire notre premier autobus. Il fait actuellement l'objet d'essais dans les rues de Winnipeg. Nous espérons pouvoir placer des commandes de production, peut-être même dès 2013.

Aujourd'hui, je n'ai pas de demande précise. J'aimerais simplement discuter de certaines difficultés auxquelles notre entreprise fait face, j'imagine.

Lorsqu'on parle de gestion de la configuration d'un produit, si on prend l'industrie automobile, elle se trouve tout au bout de la gamme. Si on veut acheter une automobile, on peut aller en ligne et choisir entre cinq couleurs différentes, les glaces à commande électrique et l'air climatisé, par exemple. On peut utiliser un outil de configuration, mais on ne peut rien demander de personnalisé. C'est

simplement ainsi que le monde fonctionne. Cela se trouve tout au bout de la gamme.

Notre secteur se trouve essentiellement à l'autre bout de cette gamme. Nos clients nous disent exactement ce qu'ils veulent et chaque commande est conçue sur demande. Pour certaines commandes, il faut jusqu'à 200 heures d'ingénierie. Certaines commandes peuvent atteindre 10 000 heures d'ingénierie.

Nous comprenons que nos clients dépensent des millions et des millions de dollars et qu'ils veulent avoir leur mot à dire, mais nous n'en serons jamais au même point que le secteur automobile. Si nous pouvions trouver un juste milieu, où les contraintes pourraient être un peu plus strictes quant au niveau de personnalisation que nos clients peuvent demander, je pense qu'on pourrait accroître l'efficacité et réduire les coûts des fabricants d'équipement dans l'ensemble, et le rendement serait probablement meilleur. Chaque fois qu'on personnalise, on risque d'avoir des difficultés, ce qui finit par coûter de l'argent. Il s'agit d'une question importante à laquelle notre industrie fait constamment face.

Étant donné que nous vendons nos produits au Canada et aux États-Unis, l'autre défi auquel nous faisons face est l'exigence Buy America. Essentiellement, à un niveau élevé, ils veulent environ 60 p. 100 du contenu. On parle d'augmenter ce pourcentage. Cela occasionne un nombre important de difficultés, en particulier pour les entreprises dont le siège est au Canada, comme la nôtre. Cela cause beaucoup de problèmes.

D'un autre côté, il existe des exigences d'achat au Canada. S'il est vrai que ces exigences ne sont pas aussi dominantes qu'aux États-Unis, elles commencent à prendre de l'ampleur au Canada, et encore plus en Ontario. Cela pose simplement des défis, étant donné qu'il faut trouver le matériel pour répondre à ces exigences.

J'ai parlé de New Flyer Connect. Nous disposons de données que nous voulons utiliser pour optimiser la conception de nos autobus, pour aider nos clients à bien entretenir leurs autobus et pour donner au conducteur une rétroaction en temps réel. J'imagine que la question que nous devons régler est le niveau d'acceptation du système. Que penseront les conducteurs au sujet de ces critères de rendement et du fait que ceux-ci puissent être rendus publics? Je pense que c'est une grande opportunité, pour autant qu'elle soit adoptée et lancée de façon adéquate.

Enfin, au sujet des autobus électriques à batterie, je pense que l'autobus lui-même est probablement un moindre mal pour sa commercialisation. Ne vous méprenez pas; il pose de nombreux défis. Mais nous pensons que le secret réside davantage dans la méthode de recharge. Je pense qu'au cours des 10 à 15 prochaines années, la question sera de déterminer la meilleure méthode de recharge — un peu comme ce qui s'est passé avec les VHS et les Beta. Faut-il utiliser la recharge par induction? Devons-nous avoir des équipements aériens? Doit-on placer plusieurs batteries dans l'autobus et le brancher seulement le soir? Doit-on n'y mettre que quelques batteries?

Je pense que les défis dans ce domaine se poseront en quelque sorte à l'échelle mondiale au cours des 20 prochaines années, où il existe des types de normes universelles pour la recharge.

● (0910)

À l'évidence, au sujet de la technologie des piles, tout ce qui peut être fait pour améliorer la technologie des piles rend seulement la viabilité, du point de vue des coûts et du rendement, beaucoup plus semblable sur les autobus à batterie. Ce sont des obstacles auxquels nous faisons face chaque jour, et nous voulons simplement vous les présenter et répondre à vos questions.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Bonjour. Merci d'être ici.

Aux deux entreprises, combien d'autobus fabriquez-vous au Canada? Combien en fournissez-vous au Canada, dans toutes les catégories différentes? Combien d'emplois nets cela représente-t-il? Peut-être peut-on commencer par M. Allen?

M. René Allen: Je dirais qu'à l'heure actuelle, plus de 70 p. 100 de nos autobus sont fournis au Canada.

Mme Olivia Chow: Combien cela représente-t-il?

M. René Allen: En 2010, probablement 800.

Mme Olivia Chow: Combien sont des hybrides?

M. René Allen: En 2010, nous avions environ plus de 150 hybrides. Le reste des autobus étaient des autobus au diesel, de 40 et 60 pieds, et donc, des autobus ordinaires et articulés.

Mme Olivia Chow: Je vois.

À New Flyer, quel est votre nombre?

M. Chris Stoddart: Notre volume canadien varie beaucoup. En moyenne, je dirais qu'environ 20 p. 100 seulement de notre chiffre d'affaires vient des autobus construits au Canada, donc environ 400 ou 500 bus par année, plus ou moins. Environ 80 p. 100 de nos ventes se font aux États-Unis. Du côté des hybrides, le taux d'adoption a été très rapide.

Mme Olivia Chow: Combien?

M. Chris Stoddart: En 2009, c'était 40 p. 100 de notre production, donc environ 900 autobus.

Mme Olivia Chow: Mais 400, au total, mais vous fabriquez environ 900...

M. Chris Stoddart: Excusez-moi, nous fabriquons 2 000 autobus par année, dont 900 sont des hybrides. Environ 400 autobus des 2 000 dont je viens de parler vont au Canada, à des clients canadiens.

Mme Olivia Chow: Je vois. Et combien d'entre eux sont des hybrides au Canada?

M. Chris Stoddart: C'est environ la même proportion, environ 40 p. 100. Mais nous avons en fait vu cette tendance diminuer un peu.

Mme Olivia Chow: Pourquoi?

M. Chris Stoddart: Je pense que c'est dû simplement aux exigences de financement et au fait que les hybrides occasionnent des coûts supplémentaires. Ça coûte cher. Il peut s'agir d'un supplément de 130 000 \$.

Mme Olivia Chow: Combien d'emplois, environ, vos deux entreprises peuvent-elles générer au Canada?

Monsieur Allen.

M. René Allen: Il y en a 800 au Canada.

M. Chris Stoddart: Nous avons entre 1 200 et 1 300 emplois.

Mme Olivia Chow: La technologie, ou la solution, que vous utilisez le plus est la technologie hybride. Mais le nouveau secteur est en fait celui des autobus électriques à piles. Est-ce exact?

Que vous faut-il pour développer massivement la technologie électrique? S'agit-il de la recharge? Nous entendrons probablement parler d'Israël, par exemple, de la façon dont les automobiles sont

rechargées. Les principales difficultés proviennent-elles actuellement des points de recharge? Quel est le secteur qui pourrait, selon vous, connaître la plus grande croissance? Ce n'est pas le gaz naturel, n'est-ce pas? C'est principalement des voitures électriques. Est-ce exact?

● (0915)

M. Jean-Pierre Baracat: Selon nous, les autobus électriques seront probablement le système de propulsion de choix à l'avenir. Ce n'est pas une technologie facilement accessible pour l'instant. À l'heure actuelle, comme on l'a mentionné plus tôt, la difficulté réside dans les piles. L'autonomie des véhicules n'est pas aussi bonne qu'elle le serait dans un véhicule normal. Un autobus urbain normal qui fonctionne à plein régime, comme dans les grandes villes, roule 20 heures par jour.

Avec les batteries actuelles, il est impossible de faire fonctionner l'autobus pendant si longtemps. En ce qui concerne la technologie, oui, nous allons devoir déterminer — et c'est ce dont Chris parlait, je pense — comment recharger les véhicules. Devons-nous les garder chargés? Devons-nous intégrer la technologie dans l'autobus pour qu'il puisse fonctionner pendant 20 heures? Ou devons-nous privilégier la recharge lorsque c'est possible, de sorte que chaque fois que nous en avons la possibilité, nous leur donnons un peu d'énergie pour qu'ils puissent fonctionner le reste de la journée?

La technologie est encore nouvelle. Nous devons faire des progrès du côté des batteries, et nous avons besoin de normalisation, mais nous pouvons toujours avoir une conception modulaire pour les différents types d'applications pour les autobus électriques.

Les autres technologies, comme le GNC, par exemple, sont des carburants existants et ne constituent pas vraiment une percée technologique. Il s'agit en fait d'une solution de rechange au diesel, mais elles ne sont pas nécessairement plus écologiques que les carburants actuels.

Je ne sais pas si je réponds à votre question.

Mme Olivia Chow: Oui.

Est-ce la même chose pour vous?

M. Chris Stoddart: C'est assez semblable.

Nous avons vu une montée en flèche des ventes de GNC. Cette augmentation est relativement disproportionnée, parce qu'il se trouve que nous avons un client important de New York qui en a beaucoup achetés. Je ne suis pas certain que cela cache une tendance sur le marché, mais nous constatons définitivement que de nombreuses grandes villes américaines achètent le GNC.

Honnêtement, je pense que c'est seulement lié au coût du GNC actuellement. Ça coûte beaucoup moins cher. C'est très abondant. Ils sont donc prêts à engager des fonds pour mettre l'infrastructure en place, mais c'est... Nous avons constaté une augmentation marquée du GNC.

Mes commentaires sur les autobus électriques sont vraiment très semblables. Je pense que nous devons demeurer en quelque sorte neutres, à titre de fournisseurs d'autobus, pour ce qui est des choix de batteries et des méthodes de recharge. Nous pensons qu'il y aura différents types de fournisseurs de batteries et nous voulons être certains qu'elles fonctionneront dans nos autobus, ainsi que différents types de systèmes de recharge.

Encore une fois, prenons les trois derniers clients à qui nous avons parlé. L'un d'eux a dit: « Je veux beaucoup de batteries dans l'autobus pour qu'il puisse fonctionner toute la journée ». Un autre client a dit: « Vous savez, je suis dans un aéroport; je veux très peu de batteries, parce que je peux faire de la recharge par induction et recharger brièvement le véhicule pendant toute la journée. Il ne sert qu'à faire le tour des terminaux et à se rendre aux agences de location de voitures ». Un autre client a dit: « Vous savez quoi? Si on peut procéder à deux recharges de cinq minutes sur une ligne et rouler pendant deux heures, ça me convient ».

Nous voulons être souples et répondre à tous ces besoins.

Mme Olivia Chow: Donc du côté du gaz naturel, il n'y a pas vraiment de nouvelles technologies. C'est simplement que le prix est au bon niveau. Le prix est bas et c'est pour cette raison que les gens les achètent.

Combien en avez-vous au Canada? Fabriquez-vous les autobus au gaz naturel qui roulent au Canada? Êtes-vous l'entreprise qui le fait?

M. Chris Stoddart: Nous vendons des autobus au GNC au Canada, mais vous savez, je ne suis pas certain. C'est certainement un pourcentage plus bas que ce que nous voyons aux États-Unis.

Mme Olivia Chow: Est-ce la même chose pour votre entreprise?

M. Jean-Pierre Baracat: De notre côté, nous ne vendons pas d'autobus au GNC au Canada.

Le volume de vente est très bas sur le marché canadien. Des systèmes de transport en commun envisagent d'acheter des autobus au GNC, mais je pense que le facteur principal dans tout ça, c'est que ce carburant est considéré comme local plutôt qu'importé, très souvent.

C'est également un facteur très important aux États-Unis. On le vend comme un carburant local et une façon de réduire la dépendance à l'égard des importations étrangères et des importations de carburant du Moyen-Orient.

Le président: Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

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

Bonjour, messieurs. On discute de technologies alternatives depuis quelques mois et je me rends compte que, en ce qui a trait aux autobus, le diésel disparaît et que, de plus en plus, il ne nous reste que deux choix. Il s'agit de choisir d'utiliser l'électricité ou le gaz naturel, mais l'avenir semble se situer sur le plan de l'électricité.

Des représentants de la Société de transport de Montréal nous ont expliqué qu'il y a un plan pour 2025 et qu'on parle de l'avenir à ce sujet.

Monsieur Baracat, un des problèmes est-il qu'il y a un manque d'harmonisation dans l'entente entre le Canada et l'Europe? On pourrait aller beaucoup plus vite si on avait cette harmonisation sur le plan des normes, notamment en ce qui a trait aux moteurs. Est-ce un frein à l'électrification?

• (0920)

M. Jean-Pierre Baracat: En fait, cela n'est pas tout à fait relié à l'électrification. Ce sont plus les technologies actuelles donc, celles qui concernent les moteurs diésel. Si on n'avait pas à développer des solutions différentes et à faire des certifications différentes pour chacun des pays, on pourrait investir plus d'argent dans la recherche et le développement.

L'hon. Denis Coderre: Vous ne voulez pas écarter vos autobus au diésel ici.

M. Jean-Pierre Baracat: Il faut être conscient qu'on aura recours au diésel encore pendant un certain temps. En effet, certaines applications seront plus difficiles à convertir à l'électricité. Par exemple, pour des longues distances entre les villes où on a besoin de beaucoup de puissance, on gardera des véhicules à moteurs diésel. Par contre, on considère que parmi les technologies émergentes, les véhicules électriques constituent la technologie de l'avenir.

Jusqu'à maintenant, il y a eu toutes sortes de balbutiements. On essaie d'avoir des solutions similaires aux véhicules électriques. On est mûr pour faire progresser ce qui existe maintenant, mais il faut une véritable percée relativement aux accumulateurs des batteries pour avoir une plus grande densité de puissance avec ces batteries.

L'hon. Denis Coderre: Ce qui ne me rentre pas dans la tête depuis le début, c'est que

[Traduction]

Vous avez parlé des VHS et des Beta; et soit dit en passant, maintenant, c'est le Blu-ray. Je ne comprends pas pourquoi diable nous ne pouvons pas gérer ces batteries. Nous allons dans l'espace, mais un appareil de recharge nous cause des problèmes.

Qu'est-ce qui ne va pas? Pourquoi? Y a-t-il un manque de financement pour la R. et D.? Non. Nous investissons déjà dans ce domaine grâce à Industrie Canada. Il y a le secteur privé, qui injecte des fonds — il y a Magna; je pense que vous avez une autre entreprise, à Boucherville. Il y a un problème avec le lithium, et tout ça.

Je ne comprends pas. Pourquoi avons-nous des problèmes avec ces batteries? Le problème vient-il des lobbyistes?

M. Chris Stoddart: Je pense avoir précisé ce que j'ai dit, du moins de mon point de vue, lorsque j'ai dit qu'il y avait des problèmes avec les batteries.

Il existe de nombreuses technologies de recharge, et elles fonctionnent toutes, et très bien. Il s'agit simplement d'adopter une approche commune ou une méthode normalisée. Il n'y a même pas de règlements définis au sujet des appareils de recharge à haute puissance et à haut voltage dont il s'agit.

Comme je l'ai dit, certaines personnes conçoivent des systèmes automatiques pour procéder à un échange rapide, comme une station d'essence qui retire les batteries et les remet. Nous ne pensons pas que cette option soit viable. Encore une fois, certaines personnes pensent que la recharge par induction est la voie à suivre, étant donné que le système de recharge est construit directement dans la route et qu'il n'y a pas de fil ni rien à brancher. Certaines personnes disent qu'il doit s'agir d'un système en hauteur — on arrive à un arrêt d'autobus, puis quelque chose sort et se branche pendant 15 minutes avant de rentrer. Encore une fois, certaines personnes tentent de concevoir des prises à la fine pointe de la technologie. C'est une question qui consiste à déterminer la meilleure approche ou de restreindre les possibilités. Si vous allez dans un congrès sur les véhicules électriques à l'heure actuelle, vous verrez principalement les différentes entreprises faire la promotion des différentes technologies de recharge.

Il existe donc de nombreuses technologies de piles. Elles continuent de s'améliorer chaque année. La mesure, j'imagine, est le coût actuel d'un kilowattheure. Ce coût atteint presque 500 \$ à 1 000 \$ le kilowattheure.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Vous êtes dans le domaine de l'ingénierie. Évidemment, il y a une réalité liée au climat canadien. Si on veut que ce soit par induction sans savoir vraiment comment les choses peuvent fonctionner... On peut vouloir choisir l'induction ou trouver une autre façon de faire. On peut ramener les fils et tous les environnementalistes seront contre vous parce que ce n'est pas beau.

Quel est l'entredeux? Qu'est-ce qu'on doit faire? Doit-on dire que l'avenir se trouve peut-être davantage dans ce qui est hybride? Ou encore choisit-on le mélange gaz naturel et électricité? Ou va-t-on garder le diésel de toute façon, qu'il s'agisse d'un contexte urbain ou d'un contexte rural? Est-ce cela, au fond? Il n'y a pas une solution, c'est...

● (0925)

M. René Allen: Il y a quelque chose d'évolutif dans cela. On a parlé plus tôt du diésel. En ce qui concerne les moteurs à combustion interne, il va y avoir une évolution en ce sens que la dimension du moteur va toujours réduire. Malgré cela, on va le garder pour préserver cette autonomie. Vous le voyez: parmi les voitures d'aujourd'hui, celle qui est la plus polyvalente, c'est la Volt. Pourquoi? Parce qu'elle a un petit moteur à combustion. Dès lors, on est capable de parcourir de grandes distances.

Ce qu'on va voir, c'est que les moteurs vont rapetisser. Aussi, on va rechercher des combustibles carboneutres. Beaucoup de développement se fait en ce sens. Même s'il s'en fait plus en Europe qu'ici, on est bien placé au Canada, grâce à la matière ligneuse et aux résidus, pour essayer de faire un combustible carboneutre. C'est donc là une des pistes. On voit, compte tenu de cette feuille de route, qu'il y a toujours un moteur à combustion interne.

En ce qui concerne les batteries, et pour répondre à la question de savoir quel est le problème lié à celles-ci, je dirais que c'est la densité de l'énergie. Dans un réservoir où il y a 400 l de diésel, il y a énormément d'énergie. C'est pour cette raison que le moteur à combustion interne a été aussi populaire. Si le moteur électrique existait en 1910, c'est parce que la densité de l'énergie n'était pas là pour assurer une flexibilité en matière de transport. Aujourd'hui, le problème est très chimique et physique. Compte tenu des matériaux et des éléments chimiques à notre disposition, il y a une limite à la quantité d'énergie qu'on peut mettre dans un...

L'hon. Denis Coderre: Notre comité a à faire des recommandations. Vous avez parlé d'harmonisation, par exemple avec l'Europe, en ce qui a trait aux moteurs diésel. Cela pourrait vous permettre d'injecter plus d'argent dans la recherche-développement. Moi aussi, je constate que c'est évolutif parce que vous êtes des entreprises privées.

Si vous aviez une recommandation à faire sur le plan réglementaire et une autre sur le rôle du gouvernement quant à cet avenir, que diriez-vous aux membres du comité, en vue de leur rapport, en ce qui concerne les technologies de remplacement?

J'aimerais entendre MM. Allen, Barakat et Stoddart.

M. René Allen: Premièrement, il faudrait établir un standard de recharge. On va dépenser beaucoup d'argent pour diverses technologies. Aujourd'hui, il y a les formats Beta, VHS, Blu-ray. Il n'y a pas assez d'énergie à bord et il faudra en ajouter. Mais comment s'y prendre? C'est comme si les orifices de remplissage n'étaient pas les mêmes sur toutes les voitures; ce serait bien compliqué. Il faut travailler non seulement à la façon de le brancher, mais également aux protocoles.

Deuxièmement, il faut aider le plus possible du côté des accumulateurs. En ce moment, les Chinois ont pris de l'avance à cet égard. C'est très important. Ils travaillent beaucoup là-dessus, mais il y a d'énormes ressources au Canada du côté des batteries qui permettront de mettre sur pied de nouvelles chimies, de nouvelles technologies afin que les accumulateurs soient plus efficaces et plus denses. Ça aiderait beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Chris Stoddart: Mes commentaires sont très semblables. Le soutien offert pour les technologies des piles, je pense, est énorme, tout comme le financement pour la technologie de recharge.

La seule autre chose que j'ajouterais, c'est que c'est peut-être un peu plus large, mais à mesure que nous commencerons à gérer les piles, elles auront une durée de vie utile, de six ou sept ans peut-être pour les piles utilisées dans les autobus urbains. Mais lorsque leur vie utile prend fin, je pense qu'en travaillant avec les services publics locaux, s'il n'est pas nécessaire de procéder constamment à la recharge et à la décharge, les piles auront une bonne vie utile après leur utilisation dans les autobus.

On peut les utiliser ailleurs pour emmagasiner de l'énergie. Si nous pensons à certaines choses, comme les autobus scolaires qui ne roulent que deux fois par jour, si ceux-ci devaient fonctionner au moyen de piles, comment pourrions-nous utiliser ces piles pour emmagasiner l'énergie de façon différente? C'est la même chose. Comment pourrait-on utiliser les piles après leur usage dans un véhicule de transport en commun ou même une automobile? Je dois croire qu'il existe une façon d'en faire bon usage. On finit par pouvoir utiliser ces piles pendant de nombreuses années.

Le président: Monsieur Toet.

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

J'ai quelques questions au sujet des autobus électriques. Je pense que je vais commencer par vous parler de la taille des autobus électriques que vos deux entreprises proposent actuellement. S'agit-il d'autobus de 30, 35 ou 40 pieds? Quelle est la taille des autobus électriques que vous produisez actuellement?

M. Chris Stoddart: Je commence. C'est sur notre plate-forme de 40 pieds, alors nous avons l'intention d'offrir la technologie sur les plates-formes de 35, 40 et 60 pieds. J'imagine qu'au bout du compte, il n'y aura aucune raison de ne pas transférer la technologie dans le minibus dont j'ai parlé, le plus petit. Je pense que ce serait aussi une très bonne application.

Essentiellement, on peut dire que la réponse courte, c'est que tous nos autobus utiliseront un système de propulsion à l'avenir, mais nous le lançons sur la plate-forme de 40 pieds.

● (0930)

M. Lawrence Toet: Quelle est la portée actuelle de cet autobus?

M. Chris Stoddart: Encore une fois, cela dépend de l'approche adoptée en ce qui concerne les piles. Notre autobus en essai actuellement compte 120 kilowattheures, ce qui signifie essentiellement, du point de vue transport en commun, une autonomie de 80 kilomètres ou quatre heures de fonctionnement avant d'avoir à le charger.

Si on veut le recharger, on a besoin de cinq à peut-être 10 minutes de temps de recharge pour que l'autobus fonctionne pendant deux heures grâce à une recharge rapide.

M. Lawrence Toet: Et du côté de Nova?

M. René Allen: Nous avons également un autobus de 40 pieds et il a une autonomie de plus de 100 kilomètres, mais il nécessite de nombreuses piles. Il faut constamment établir un équilibre entre le poids des piles qu'on transporte et l'autonomie que l'on souhaite.

M. Lawrence Toet: La discussion que nous avons au sujet de... Cela m'intrigue.

J'avais l'impression que vous souhaitiez l'adoption de règlements sur la technologie de recharge. Cela me pose un certain dilemme, parce que je me demande si on ne détruit pas l'innovation quand on commence à formuler des édits à ce moment-ci? Vous dites que nous en sommes à... différents aspects, le VHS, le Beta, etc. et comment peut-on, au gouvernement formuler des règlements?

Si c'est la voie que nous devons adopter et si nous détruisons essentiellement toutes les autres possibilités de systèmes de recharge, cela nous pose un certain dilemme et j'aimerais que vous m'expliquiez votre raisonnement.

M. Chris Stoddart: C'est une excellente question.

Une voix: Et si vous choisissiez la technologie Beta?

M. Chris Stoddart: Exactement.

Je suis d'accord avec vous. Je ne crois pas que ce soit souhaitable pour l'instant. Comme je l'ai dit, je crois que ce phénomène se produira pendant un quart de siècle, soit 25 ans. Je crois que nous devons faire toutes sortes d'expérience pour déterminer ce qui fonctionne et quelles technologies s'appliquent mieux dans quelles circonstances.

Je crois que le facteur concurrentiel permettra un écrémage naturel. Au fil du temps, une autoréglementation devrait s'établir. Je ne crois pas qu'il soit bon d'imposer trop de mesures pour l'instant. Je suis d'accord avec vous.

M. René Allen: Il se peut que nous ayons besoin d'aide pour établir une normalisation. Il est difficile de déterminer ce qui est important, ce sur quoi nous devrions nous concentrer et ce qui devrait être normalisé tout en accélérant l'écrémage. Pour y parvenir, nous devons procéder par essai pour mettre à l'épreuve les différentes options. C'est assez difficile. Ce ne sont pas toutes les sociétés de transport en commun qui peuvent se lancer dans ce type de démarche, par conséquent nous pourrions avoir besoin d'aide pour établir des sites et d'effectuer des tests sur les différentes technologies. Il serait également utile de pouvoir compter sur un organisme comme le Conseil national de recherches du Canada ou des personnes chargées d'étudier la question de la normalisation et nous aider à cibler nos efforts et aider nos clients également.

M. Lawrence Toet: Donc, ce que vous dites, c'est qu'il faut laisser l'innovation aux innovateurs, mais leur offrir tout de même un petit coup de pouce sans leur imposer l'orientation à suivre. Par ailleurs, je trouverais cela difficile d'imposer une orientation à ceux qui sont responsables de l'innovation. L'innovation, c'est leur apanage et non le nôtre.

M. Jean-Pierre Baracat: Exactement. En fait, il ne faut pas songer à limiter l'innovation, même si à un certain point, il faudra normaliser certaines choses. René a cité l'exemple plus tôt d'un bec de pompe à essence, et dans ce cas-ci, sans normalisation, il serait impossible de traverser le Canada avec la même voiture, car il serait impossible de faire le plein. Par conséquent, il y a certains éléments qui nécessitent une normalisation.

Autrement dit, la technologie des fiches entre autres devra être normalisée rapidement pour que nous puissions faire avancer

d'autres composantes plus importantes et optimiser la densité de puissance électrique, déterminer le meilleur usage possible pour la technologie, etc.

M. Lawrence Toet: J'ai une autre question au sujet de la normalisation en Europe dont vous avez tous deux fait mention et de la capacité d'adopter les mêmes normes qu'en Europe.

L'un de nos derniers témoins qui représentait la STM a parlé du nombre de fabricants en Europe. En fait, ils exercent des pressions pour que nous adhérions à leur normalisation de sorte qu'on puisse faire affaire avec toutes ces sociétés européennes dont le nombre est beaucoup plus élevé par rapport à l'Amérique du Nord, et en particulier le Canada dans le domaine de la fabrication d'autobus.

Croyez-vous que cette normalisation souhaitée vous aiderait ou ne ferait-elle pas en sorte d'ouvrir la porte aux concurrents européens? Ainsi, ils pourraient importer leurs autobus au Canada et vous faire concurrence, n'est-ce pas?

● (0935)

M. Jean-Pierre Baracat: Si vous le permettez, je répondrai en vous disant que l'on remarque certaines choses avec les technologies actuelles... Par exemple, prenez les moteurs diesel. Pour l'instant, nous avons de nouveaux règlements qui sont adoptés tous les trois ans et nous desservons le marché nord-américain des autobus compte tenu du volume limité. Or, il faut comprendre que l'ensemble du marché des autobus correspond à environ 6 000 unités par année pour toute l'Amérique du Nord. Par comparaison avec le secteur automobile, une usine de voitures produit des centaines de milliers d'unités par année. Par conséquent, c'est un tout autre ordre de grandeur. Il serait donc désavantageux pour nous de certifier un moteur d'autobus, car ce moteur est fabriqué par un seul fournisseur en Amérique du Nord. Nous n'avons pas le choix, car il est le seul.

Par exemple, dans le groupe Volvo, il y a tout un ensemble de moteurs différents qui peuvent être utilisés et qui correspondent à différentes certifications, comme celles que vous venez d'énoncer. Or, nous ne pouvons même pas les importer au Canada pour les intégrer dans nos produits. En fait, un fabricant d'autobus, c'est surtout un intégrateur de systèmes.

M. Lawrence Toet: C'est comme une épée à double tranchant, car je voulais vous demander si vous aviez étudié les deux côtés de la médaille. Vous avez raison, une harmonisation des normes avec l'Europe vous permettrait d'importer les moteurs ici, mais cela permet également aux Européens d'importer l'autobus au complet et non pas seulement le moteur.

M. Chris Stoddart: Dans l'industrie d'aujourd'hui, lorsqu'il s'agit d'importer un autobus au complet, il y a certainement des obstacles à l'entrée au pays, surtout aux États-Unis. Ces obstacles empêcheraient probablement les sociétés d'exporter leurs autobus, ne serait-ce qu'à cause de la clause Acheter américain, à moins qu'ils n'ouvrent une usine aux États-Unis. Les règles sont moins strictes au Canada, mais elles sont assez importantes en ce qui a trait à l'Europe par rapport au Canada. Cela représente donc tout de même un obstacle, sans compter les frais d'expédition. Il serait donc assez difficile pour eux de demeurer concurrentiels.

Je suis assez d'accord avec les propos qui ont été tenus au sujet de la propulsion. Cela pose problème qu'il n'y ait qu'un seul fournisseur pour tous les autobus de transport en commun fabriqués aujourd'hui. Toute la concurrence est neutralisée. Il y aura un nouveau joueur, Navistar, mais pour l'instant, il n'y a que Cummins. Par conséquent, la capacité de se doter de différentes options de propulsion, tant que nous n'avons pas à faire de tests ou à obtenir une certification pour les émissions, ne présenterait pas de problème à mon avis.

Le président: Merci.

Monsieur Carmichael, vous avez la parole.

M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président, et messieurs les témoins, bienvenus.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que mon collègue, car j'ai quelques doutes. Vous avez parlé d'une harmonisation avec les normes européennes et de la possibilité d'établir un ensemble de normes communes. Vous avez également mentionné le volume d'affaires au Canada et les relations d'affaires avec les États-Unis. Dépendez-vous, d'une façon ou d'une autre, des exportations vers l'Europe ou y a-t-il exclusivement une importation de produits, technologie, pièces, etc.?

J'aimerais que M. Stoddart réponde en premier, et ensuite le représentant de Volvo.

M. Chris Stoddart: À l'heure actuelle, notre société n'exporte rien.

M. John Carmichael: Notre marché est strictement nord-américain.

M. Chris Stoddart: Oui, en effet, nous ne desservons que l'Amérique du Nord.

M. John Carmichael: Merci.

Monsieur Baracat.

M. Jean-Pierre Baracat: Il en va de même pour nous. Même si nous faisons partie du groupe Volvo, comme Chris l'a dit plus tôt, nos produits sont assez différents des produits européens, qui ne pourraient correspondre au profil opérationnel de l'Amérique du Nord.

J'aimerais expliquer davantage notre perspective. En ce moment, on travaille surtout sur le moteur et sur les normes en matière d'émissions pour être en mesure d'appliquer les normes d'émissions européennes au Canada, par exemple. Il s'agirait de la première mesure la plus facile à appliquer en quelque sorte.

Nous savons que nous ne convaincrions pas les Américains d'accepter ces normes, bien qu'il y ait des négociations, mais nous savons qu'il y aura des pourparlers à long terme sur une harmonisation des exigences en matière d'émissions des deux côtés de l'Atlantique.

À court terme, nous voudrions être capables d'utiliser notamment des moteurs qui sont produits ailleurs au monde, et à long terme, d'appuyer les efforts qui seront déployés par les États-Unis, le Canada et la Commission européenne pour en arriver à une harmonisation.

M. John Carmichael: Un peu plus tôt, vous avez parlé du service rapide par bus et des unités plus grandes qui emprunteraient ces voies réservées, entre autres. Je présume que ce service pourra être adapté aux plus petites unités également. Selon vous, y aura-t-il exclusivement des autobus à batterie, ou s'agira-t-il d'une combinaison, ou un choix tout autre que les autobus à batterie?

• (0940)

M. René Allen: Pour le SRB?

M. John Carmichael: Oui.

M. René Allen: Aujourd'hui, le moteur à combustion interne fonctionne bien pour le SRB. Toutes les solutions de propulsion qu'on peut adopter seront avantageuses par le SRB.

On avance donc plus rapidement avec moins d'arrêts — des arrêts et départs — et on voyage avec beaucoup de gens... Bien sûr, aujourd'hui, si on veut obtenir un taux de transport plus élevé, le

moteur à combustion est la seule solution, mais même un autobus électrique serait avantageux. Je pense que nos deux entreprises font un grand pas en avant en se dotant d'un autobus électrique de 40 pieds. Mais si on pense à l'autobus électrique à haute capacité, nous n'y sommes pas encore aujourd'hui en raison de la capacité.

M. Chris Stoddart: Selon moi, pour qu'un usager soit incité à utiliser le service rapide par bus aujourd'hui, il doit être à l'heure, il doit être plus rapide qu'une automobile et il doit être fiable. Il faut savoir que le service nous mènera où on doit aller.

Aujourd'hui, avec les technologies de propulsion à la fine pointe de la technologie, les autobus à diesel répondent aux attentes du point de vue de la fiabilité. Les autobus électriques à batterie sont nouveaux, et il y aura des obstacles et des problèmes à surmonter, de sorte que je pense qu'on verra le service rapide par bus qui sera lancé avec une technologie éprouvée. Les autobus à diesel et les hybrides sont aujourd'hui arrivés à maturité, mais il n'y a aucune raison pour qu'on ne passe pas aux véhicules à batterie à l'avenir.

M. John Carmichael: Toutefois, l'application urbaine serait celle qui passerait le plus rapidement au fonctionnement à batterie?

M. Chris Stoddart: Oui.

M. John Carmichael: Et c'est la même chose pour Volvo.

N'est-ce pas?

M. Jean-Pierre Baracat: Si vous me le permettez, je soulignerai que la solution du SRB est la raison pour laquelle nous soulevons la question avec les produits actuels. Si nous utilisons nos produits actuels dans une solution de SRB, il s'agit déjà de toute une amélioration parce qu'on réduit les émissions. On transporte les gens plus rapidement. C'est parce que je sais qu'on exerce beaucoup de pression sur les fonds disponibles pour faire la promotion du transport en commun. Les coûts liés à la création du SRB sont environ 20 fois moins élevés que ceux d'un projet ferroviaire.

Si nous utilisons les autobus de façon efficace, il s'agit d'une très bonne solution pour transporter un grand nombre de personnes pour venir dans les villes et en partir.

M. John Carmichael: D'après ce que j'ai entendu ce matin — et c'est la première fois que je participe à une discussion de cette nature — ai-je raison de présumer que votre vision des carburants alternatifs à l'avenir continue de tenir compte d'une vaste gamme de combinaisons au cours des prochaines années?

L'un de vous deux, messieurs Stoddart et Allen, a mentionné un échéancier de 25 ans, avant que l'un ou l'autre des carburants soit suffisamment efficace afin de pouvoir préciser nos options, mais j'ai l'impression qu'il s'agira d'une combinaison de carburants qui durera encore longtemps — qu'il s'agisse du diesel, des moteurs électriques, du GNC ou des moteurs à batterie.

M. Chris Stoddart: C'est une très bonne question. Je pense définitivement que pour l'avenir rapproché, vous verrez que le diesel et les GNC seront utilisés pour les moteurs à combustion interne, et la grande question sera de savoir la vitesse d'adoption de la technologie des véhicules électriques à batterie.

Je pense que vous constaterez un pourcentage relativement important dans une dizaine d'années, quelque chose de considérable. Je ne sais pas si ce sera 20 ou 25 p. 100.

Vous avez peut-être une opinion différente. Je n'en suis pas sûr.

M. Jean-Pierre Baracat: En fait, René en a parlé plus tôt. Selon nous, le moteur à combustion interne sera de plus en plus petit à l'avenir, et c'est probablement l'orientation que vous constaterez. Nous avons déjà des hybrides aujourd'hui. Nous aurons les hybrides avec de plus petits moteurs. Nous aurons des hybrides rechargeables, de sorte qu'il y aura une meilleure capacité pour les piles qui permettront une plus grande utilisation du système de propulsion électrique, à l'avenir, et le moteur sera de plus en plus petit, jusqu'à disparaître complètement.

M. John Carmichael: Pour revenir à une question précédente — je change de sujet — au sujet des solutions concernant les batteries, j'essaie de mieux comprendre ce que vous nous demandez ou ce que vous nous recommandez. Monsieur Allen, vous avez dit que les normes de recharge seront importantes en ce qui concerne les orientations que nous choisirons ici.

Du point de vue des autobus électriques à batteries, j'aimerais savoir comment le gouvernement peut aider l'industrie grâce à une plateforme plus commune ou à des normes qui tendent à unifier la plateforme, ce qui réduit les coûts et contribue à augmenter l'efficacité, si vous voulez, sans revenir à l'exemple du Beta et du VHS que vous avez utilisé plus tôt.

Vous avez parlé des unités dans les stations d'essence partout au pays, mais existe-t-il des similitudes suffisantes ou des difficultés suffisantes pour que nous puissions faire quoi que ce soit?

• (0945)

M. René Allen: Parlez-vous d'un turbocompresseur ou des batteries elles-mêmes?

M. John Carmichael: Je parle de toutes ces choses.

M. René Allen: Comme je l'ai dit, nous ne voulons pas nuire à l'innovation; il s'agit de pouvoir effectuer des tests de rendement et d'avoir de l'aide pour nous assurer qu'au pays nous précisons rapidement les options pour obtenir la meilleure solution qui conviendra à tous afin que nous puissions en profiter relativement rapidement.

Le président: Merci.

M. John Carmichael: Je n'ai plus de temps?

Le président: Malheureusement non.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Je vais probablement partager mon temps avec M. Sullivan.

Messieurs, je vous remercie d'être avec nous. On reçoit des invités depuis plusieurs semaines, alors qu'on s'interroge sur les technologies de l'avenir. La chose qui m'a le plus impressionné ce matin a été amenée par M. Allen. En effet, le service rapide par bus est une chose à laquelle on peut avoir recours dès maintenant, mais qu'on ne fait probablement pas suffisamment. J'ai été estomaqué d'apprendre combien de réduction de gaz à effet de serre on pouvait obtenir grâce aux mesures que vous proposez.

Je viens d'une ville de grandeur moyenne, Trois-Rivières, qui compte environ 135 000 habitants. Elle est suffisamment grande pour avoir un système de transport en commun, mais trop peu densément peuplée pour avoir un système de transport en commun véritablement efficace.

Selon vous, notre contribution à la diminution des gaz à effet de serre doit-elle passer par des technologies de système rapide par bus

ou par l'achat ou le renouvellement de la flotte avec des bus hybrides?

M. René Allen: Je connais un peu Trois-Rivières, les gens qui la dirigent et la flotte d'autobus. Dans le cas de Trois-Rivières, je pense qu'un service rapide par bus ne serait pas une bonne solution, parce que la ville n'est pas assez densément peuplée. Je pense que le travail devrait davantage porter sur les véhicules et les émissions proprement dits.

Par ailleurs, certaines des caractéristiques du service rapide par bus pourraient être utilisées pour améliorer la vitesse moyenne du bus, par exemple, la préemption des feux, des feux qui changent quand le bus doit passer, des systèmes pour que les gens montent et descendent du bus rapidement, et le paiement à l'extérieur du bus plutôt que de faire la file pour monter.

Par conséquent, le service rapide par bus constitue une partie de solution. Tous ces avantages vont permettre de faire baisser la consommation et les émissions.

M. Robert Aubin: Merci.

Ma deuxième question s'adresse à tous nos invités.

On a plusieurs fois parlé de la comparaison entre les formats Beta, VHS et Blu-ray. Parmi les technologies de recharge actuellement sur le marché, y en a-t-il une qui est en avance?

Lors des autres concours historiques, on savait déjà qui allait gagner. On pouvait préférer le format Beta, mais on savait déjà que le format VHS avait remporté la manche. Y a-t-il vraiment une technologie qui, à ce jour, se démarque des autres?

M. René Allen: Non, pas en ce moment. Maintenant, ce sont plutôt les premières qui sont mises en service. Donc, comme ce sont les premières, tout le monde les regarde parce qu'elles sont disponibles. Non, on n'en voit pas qui prennent le pas sur les autres. Il y a différentes très bonnes idées. Il s'agit de les mettre en oeuvre et de voir comment ça fonctionne vraiment.

[Traduction]

M. Chris Stoddart: J'ai des commentaires très semblables, du moins en ce qui concerne les moteurs électriques. Nous sommes aussi relativement nouveaux dans le domaine, de sorte que nous avons fait preuve de diligence pour chercher des fournisseurs, et nous en avons choisi un pour l'instant. Je pense que nous devons mener des expériences avec les autres moteurs pour voir qui est en avance.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Sullivan.

[Traduction]

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Très rapidement, le service rapide par bus semble se prêter à l'utilisation de trolleybus, mais pourquoi n'y a-t-on pas recours? Pourquoi les autobus électriques ne sont-ils pas la norme dans un système rapide par bus, et que font les supercondensateurs dans tout ça?

M. Chris Stoddart: Quand j'entends le terme « trolleybus », je pense toujours à l'aérien...

• (0950)

M. Mike Sullivan: Les fils aériens.

M. Chris Stoddart: ... et ce sont des exigences en matière d'infrastructure. Les gens ne veulent pas placer de fils aériens pour quelque chose de nouveau à l'avenir.

Mais si votre question portait davantage sur le SRB et la raison pour laquelle les véhicules électriques à batteries ne sont pas utilisés davantage, et au sujet de la technologie entre les condensateurs et les batteries...

M. Mike Sullivan: Oui, il y a deux questions différentes. Une porte sur les supercondensateurs et les batteries. L'autre consiste à savoir pourquoi nous ne sommes... Vous savez, si nous avons un droit de passage pour un service rapide par bus, la solution la plus simple, semble-t-il, serait d'installer des fils aériens. Ces technologies existent. Les autobus existent. Les systèmes de propulsion existent. Pourtant, pour une raison ou pour une autre, nous choisissons les moteurs à diesel.

Qu'est-ce qui nous retient?

M. Jean-Pierre Baracat: En fait, c'est le coût des infrastructures. Mais vous avez raison. Si nous comparons cela, par exemple, aux chemins de fer, l'installation de ces fils ne coûterait pas si cher.

Une solution pourrait être, par exemple, d'avoir des véhicules électriques dans une voie réservée. De plus en plus, nous constatons que même si le trolleybus serait une solution, il faudrait tout de même une certaine autonomie afin de ne pas avoir les mêmes contraintes que celles imposées à un véhicule ferroviaire, qui doit absolument demeurer sur la voie, sinon tout s'arrête.

Il s'agirait probablement d'un trolleybus avec une certaine autonomie. Il pourrait s'agir d'une solution, selon nous.

M. Chris Stoddart: Je pense que personne n'envisagerait réellement d'installer des fils aériens. Je pense que si on remonte à la création des trolleybus, peu importe le moment où ils ont été lancés — dans les années 1930 — c'est parce que la technologie des batteries n'était pas la même qu'aujourd'hui.

Je pense qu'aujourd'hui, avec les avancées qui ont été réalisées, il n'existe pas vraiment de raison d'avoir ce long fil. Je pense que je n'envisagerais jamais une telle possibilité comme étant viable.

Le président: Merci.

Je dois passer à...

M. Chris Stoddart: En ce qui concerne les supercondensateurs, encore une fois, la technologie des batteries avance quant à la rapidité de la recharge. Les supercondensateurs emmagasinent l'énergie plus rapidement, de sorte que nous construisons des autobus électriques avec ces supercondensateurs.

Je pense que la technologie des batteries avancera suffisamment pour qu'on puisse faire une recharge rapide pendant le temps nécessaire pour le faire — et récupérer toute l'énergie grâce au freinage par récupération avec les batteries — dans un avenir très rapproché.

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Merci beaucoup.

Nous entendons de nombreuses préoccupations au sujet du manque de normalisation avec l'Europe, et du fait que notre intégration avec le régime de réglementation des États-Unis entrave l'échange de technologie transatlantique dans le domaine des véhicules au gaz naturel et des véhicules électriques.

Je pense que vous en avez parlé aujourd'hui. Ai-je bien décrit la situation?

M. Jean-Pierre Baracat: Oui, et encore une fois, il ne s'agit pas de se détourner des normes communes avec les États-Unis, mais plutôt de permettre l'utilisation des normes européennes pour

certaines technologies. Nous n'avons pas nécessairement besoin d'adopter chaque norme dont l'Europe s'est dotée. Pour certaines technologies, comme les émissions des moteurs, nous pensons que cela permettrait d'amener certaines technologies ici.

M. Pierre Poilievre: Merci pour votre réponse. Je pense que vous avez définitivement mis le doigt sur un problème. Je pense que la situation idéale serait d'avoir une norme transatlantique compatible avec les États-Unis, le Canada et l'Union européenne. Si les Américains ne procèdent pas à l'harmonisation de certaines de ces règles avec l'Europe et que nous le faisons, pourrions-nous menacer la relation transfrontalière que nous entretenons avec les États-Unis du point de vue de la réglementation?

M. Jean-Pierre Baracat: Personnellement, je ne pense pas. Si nous adoptons les deux règles au Canada, nous facilitons toute option de nouvelles technologies en sol canadien. Serons-nous en mesure d'utiliser ces technologies aux États-Unis? Peut-être pas, mais au moins, nous pourrions le faire au Canada. Cela pourrait exercer des pressions sur les systèmes de transport en commun aux États-Unis qui, à leur tour, feront pression sur le gouvernement américain en disant qu'ils ont besoin des mêmes normes, qu'ils doivent pouvoir utiliser ces technologies, parce qu'ils pourront les voir de plus près.

● (0955)

M. Pierre Poilievre: Je vois. Je pense que nous devons trouver une façon de le faire sans compromettre la relation transfrontalière. La raison pour laquelle nous nous rapprochons des États-Unis, c'est parce que nos économies sont si étroitement reliées. Monsieur Watson, qui a travaillé dans l'industrie automobile, pourrait vous dire que certains véhicules traversent la frontière sept ou huit fois avant d'arriver chez le concessionnaire, de sorte que nous avons besoin d'une certaine compatibilité avec les Américains. Cela doit être notre principal objectif. En même temps, nous ne pouvons permettre à cette compatibilité d'empêcher l'innovation.

Le prix de l'électricité est-il un facteur important pour la viabilité des véhicules propulsés à batterie?

M. Chris Stoddart: Tout à fait. Selon l'endroit où l'on se trouve aux États-Unis et au Canada, le prix de l'électricité fluctue grandement. Au Manitoba, nous avons la chance d'avoir des prix bas, mais même dans une région des États-Unis où l'électricité coûte cher, elle coûte probablement un sixième du prix d'un gallon de diesel.

M. Pierre Poilievre: Je vais bientôt lire un livre intitulé *Freakonomics* au sujet des conséquences imprévues des décisions stratégiques. En Ontario, sous prétexte de protéger notre air, le gouvernement a accepté d'énorme majoration des prix pour l'énergie solaire et éolienne, ce qui a fait augmenter de façon importante la facture d'électricité des Ontariens. Je me demande si, de façon indirecte, ils vont rendre l'adoption des véhicules électriques et des véhicules à batterie non rentables parce que les coûts de l'électricité sont si élevés et, ce faisant, on élimine indirectement la rentabilité d'une technologie qui serait plus « écologique », en raison de politiques écologiques.

M. Chris Stoddart: Mettons de côté les avantages environnementaux des émissions nulles ou quasi nulles; comme je l'ai dit, le prix actuel des véhicules électriques à batterie est si important, six pour un. Nous allons faire des changements dans la gestion de l'énergie et l'entreposage de l'électricité, comme je l'ai dit, en réutilisant les batteries, en attendant la fin des périodes de pointe, en entreposant l'électricité et en l'utilisant.

Je pense qu'il y aura beaucoup plus de technologies visant l'optimisation de l'énergie et la gestion de l'électricité; je ne peux pas concevoir que le prix augmentera de façon à équivaloir à celui des prix du carburant.

M. Pierre Poilievre: Que pensez-vous de l'initiative d'Israël, qui souhaite devenir le premier pays sans pétrole du monde, grâce à un système de stations de recharge des batteries où on amène notre véhicule, on retire une tablette, on en insère une qui est chargée et on repart? S'agit-il d'un plan réaliste pour les véhicules électriques?

M. Chris Stoddart: Je ne connais pas suffisamment les détails pour donner un avis. Je pense simplement qu'on verra des endroits et des pays qui feront des choses très intéressantes, exactement comme cela, pour trouver la meilleure façon de gérer et d'entreposer l'énergie. Je pense que vous verrez ces idées se propager.

Le président: Passons à M. Watson.

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

Je viens du secteur de l'automobile. J'essaie de comprendre les différences, et je pense que ce sont essentiellement les suivantes.

Dans le secteur de l'automobile, le produit est moins personnalisé, le volume est élevé, de sorte que l'harmonisation avec les États-Unis devient très importante. Les États-Unis mènent les changements technologiques dans le secteur, et il faut pouvoir contenir les coûts sur un marché entier, pas un marché balkanisé. Par exemple, il est essentiel d'avoir des normes harmonisées en matière d'économie de carburant. On ne peut pas avoir plusieurs domaines de compétence différents, parce qu'alors on se retrouve avec différentes technologies, et il s'agit d'un désavantage pour une entreprise.

L'industrie de l'autobus est largement personnalisée et son volume est bas, de sorte que l'harmonisation avec les normes des États-Unis n'est pas aussi essentielle que dans le secteur de l'automobile. C'est pour cette raison que vous soutenez que certaines normes européennes peuvent en fait s'appliquer au marché canadien. Suis-je en train de simplifier exagérément cette différence? Suis-je sur la bonne voie?

• (1000)

M. Chris Stoddart: Un peu plus tôt, lorsque j'ai parlé de personnalisation, il ne s'agissait pas réellement des normes, qui sont très différentes de celles du secteur automobile. J'ai oeuvré dans le secteur automobile auparavant, moi aussi.

Nous avons des utilisateurs finaux qui disent vouloir des panneaux de plafond blanc, et qu'ils veulent du gris pour ceci et cette couleur pour les planchers et les sièges, peu importe si ça a déjà été fait, et ce montant. Ils veulent une configuration différente des sièges et un frein à main comme ceci et le tableau de bord du conducteur comme cela. Et ils veulent utiliser la pièce d'un fournisseur particulier, même si elle n'a jamais été intégrée auparavant, parce que le vendeur est venu leur vendre des produits et ils pensent que cela fonctionnera dans leur flotte. Tout est personnalisé, ce qui engendre des coûts importants... Cela n'a rien à voir avec les règlements, pas nécessairement.

J'aimerais préciser que les principales difficultés découlant de la personnalisation ne sont pas nécessairement le fait de la réglementation.

Vous voulez peut-être parler de la réglementation?

M. Jean-Pierre Baracat: Certainement.

Essentiellement, je soutiens qu'étant donné que nous personnalisons tellement nos produits pour chaque client, nous pourrions

facilement, par exemple, avoir un moteur différent pour un client au Canada que pour un client aux États-Unis. Il ne s'agirait pas d'un changement très important pour nous. Généralement, les flottes sont conçues pour une ville précise. On a dit plus tôt que des véhicules traversent la frontière. Ce n'est pas le cas des autobus urbains.

M. Jeff Watson: C'est parce qu'il s'agit d'une chaîne d'approvisionnement intégrée.

En passant, quelle est la taille du marché de l'Union européenne pour les autobus? Vous avez dit qu'en Amérique, c'était d'environ 5 000 ou 6 000 autobus par année.

M. Jean-Pierre Baracat: C'est beaucoup plus. Je pense que c'est dix fois plus, au moins. Je pense que l'Allemagne à elle seule a un marché de 6 000 autobus.

M. Jeff Watson: Combien d'entreprises sont en compétition pour vendre des autobus sur le marché américain?

M. Chris Stoddart: Étrangement, le chiffre est très peu élevé pour les autobus urbains. Au Canada, il y a New Flyer et Nova. Malheureusement, Orion a annoncé le mois dernier qu'elle fermait ses portes. Il s'agissait d'une entreprise de Daimler dont le siège était à Mississauga, en Ontario. Trois des cinq entreprises étaient donc localisées au Canada.

Aux États-Unis, il y a NABI, à Anniston, en Alabama, ainsi que GILLIG, en Californie. Je dirais donc qu'il y a actuellement, en réalité, quatre grands joueurs sur le marché nord-américain.

M. Jeff Watson: Je veux aborder la question de la R et D un instant. Je vais probablement manquer de temps pour cette question aussi.

Le président: Oui.

M. Jeff Watson: Merci Merv.

Si nous revenons, disons, dix ans en arrière, quelles étaient les orientations de la R et D? J'aimerais mettre à l'essai une théorie pour déterminer si les impératifs liés au changement climatique, par exemple, ont changé les choses en recherche et développement pour les différents secteurs. Diriez-vous que c'est vrai dans votre secteur? Les impératifs commerciaux normaux nous auraient-ils plutôt amenés dans la même direction pour votre secteur, là où nous nous trouvons aujourd'hui en ce qui concerne les dépenses en recherche et développement?

M. Chris Stoddart: Il y a dix ans, la recherche et développement à New Flyer se concentrait sur le lancement des autobus hybrides. Nous sommes passés de zéro à 40 p. 100 d'autobus hybrides en sept ans.

M. Jeff Watson: S'agit-il d'une évolution commerciale normale ou cette augmentation est-elle due aux impératifs des clients ou des gouvernements?

M. Chris Stoddart: J'ai peut-être tort, mais je pense que l'évolution est étroitement liée avec l'accent mis à l'échelle mondiale sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les technologies écologiques, le financement connexe ainsi que les arguments pour les avantages de l'efficacité du carburant, ou du point de vue du coût sur la durée de vie.

M. Jeff Watson: Est-ce que l'innovation est maintenant guidée par les changements apportés aux normes de l'EPA que vous avez mentionnés?

M. Chris Stoddart: Nous sommes largement des intégrateurs, ce qui signifie que les pressions visant à respecter ces changements s'exercent davantage sur les fabricants de moteur. Nous devons les intégrer dans nos autobus pour veiller à ce qu'ils fonctionnent et procéder à nos efforts de développement pour veiller à ce que ça fonctionne, mais je pense que les défis technologiques réels liés à l'EPA concernent davantage les moteurs.

Le président: Merci. Je dois vous interrompre.

Sur ce, je remercie nos témoins d'avoir été ici aujourd'hui. À l'évidence, ils nous en ont beaucoup appris. Nous avons entendu des témoignages différents sur le gaz naturel et le GNC, ce qui nous donne l'impression que nous étions presque dans des fuseaux horaires différents lorsque les sociétés et le secteur nous ont parlé de leurs orientations. Nous vous remercions de votre contribution et vous souhaitons la meilleure des chances à l'avenir.

Merci beaucoup.

À l'intention des membres du comité, je souligne que nous allons faire une pause de deux minutes pendant que nos témoins quittent la pièce, puis nous reprendrons les travaux du comité.

- _____ (Pause) _____
-
- (1005)

Le président: D'accord, reprenons nos travaux.

Nous sommes prêts, messieurs, s'il vous plaît.

À la fin de la dernière séance, nous discutons une motion présentée par Mme Michaud, et son nom figure sur notre liste pour la suite du débat.

Un peu de silence, s'il vous plaît.

[Français]

Mme Éline Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Monsieur le président, comme vous l'avez mentionné, je veux reprendre le débat qui a été ajourné la semaine dernière et qui portait sur une motion que j'avais présentée devant le comité il y a déjà un moment. C'est d'abord parce qu'il y a du nouveau. Je veux également clarifier la motion parce qu'elle semble avoir été mal comprise par les gens du gouvernement.

Premièrement, certains membres du comité semblent croire que l'objectif de la motion est notamment de faire fermer un aéroport privé qui est en construction à Neuville malgré l'opposition des citoyens et du conseil municipal. Contrairement à ce qui a été dit, je suis consciente que ce n'est pas dans le cadre du comité que cette question va se régler. Ce n'est pas le but de mon intervention. Je ne cherche pas à obtenir que le comité intervienne directement à Neuville. Dans ce cas, je sais qu'il faudrait une intervention directe du ministre. L'article 4.9 de la Loi sur l'aéronautique lui donne le pouvoir de réglementer en ce qui a trait à l'emplacement et à l'exploitation d'aéroports privés, notamment. Ce n'est pas une étude du comité mais bien une volonté politique de la part du ministre qui pourra régler cette question.

Par contre, ce qui se passe actuellement à Neuville reflète très bien ce qui se produit partout au pays et qui est déploré par les municipalités canadiennes sur l'ensemble du territoire. Je veux aussi préciser que le but de ma motion n'est pas de nuire au développement de cette industrie. Honnêtement, je trouve très malhonnête et presque condescendant le fait qu'on insinue que je cherche à faire fermer des aéroports déjà établis au pays. Ce n'est pas le cas et ce n'est pas le but de mon intervention.

En lisant correctement la motion, il devient évident que le but est de régler un problème majeur à l'intérieur de la Loi sur l'aéronautique. Celui-ci fait en sorte que les droits des municipalités canadiennes de partout au pays sont brimés, notamment en matière de gestion du territoire et de planification municipale. Le but de la motion est donc de faire respecter les droits des municipalités et d'étudier la possibilité d'en arriver à une meilleure harmonisation des champs de compétence de chaque ordre de gouvernement en matière d'aéronautique. C'est précisément sur cette question que je demande au comité de se pencher.

En fin de semaine, à Saskatoon, s'est tenu le congrès de la Fédération canadienne des municipalités. Pendant ce congrès, une motion a été adoptée à l'unanimité par près de 2 000 délégués venus de municipalités de partout au pays. Il n'y a donc eu aucune objection, aucun amendement à cette motion par l'entremise de laquelle on demande au gouvernement fédéral de consulter les municipalités sur les décisions qui touchent l'utilisation du sol pour l'établissement d'aéroports privés. L'ensemble des municipalités a fait cette demande directement au gouvernement. Il y avait 1 600 délégués sur place et ce sont eux qui envoient ce message au ministère des Transports, à ce comité et au ministre.

Je me permets de citer Claude Dauphin, qui est vice-président de la Fédération canadienne des municipalités et maire de Lachine. Il a dit ceci: « Notre positionnement est clair à l'effet que toutes les villes du Canada au sein de la FCM veulent être consultées avant que des choses comme ça ne se produisent. »

Les municipalités ont exprimé haut et fort leur désir d'être consultées par le gouvernement fédéral pour ce qui est des aéroports privés sur leur territoire. Il devrait maintenant être évident qu'il ne s'agit pas juste d'un caprice du maire de Neuville, de la population ou même de ma part. C'est la volonté de maires canadiens de partout au pays. D'ailleurs, une lettre va être envoyée au ministre des Transports afin qu'il soit informé de la volonté des représentants des municipalités qui étaient présents au congrès.

Pendant le congrès de la FCM, j'ai assisté à un forum de discussion auquel participaient Industrie Canada et les municipalités. Ça touchait les antennes de télécommunications. Il y a un lien direct avec la Loi sur l'aéronautique. Ce sont exactement les mêmes problèmes. Comme les télécommunications sont une compétence exclusive du fédéral, les municipalités n'ont aucun pouvoir décisionnel face aux compagnies dans ce domaine.

Des gens d'Industrie Canada ont dit à des représentants de municipalités qu'il n'y avait pratiquement jamais de conflit, ce qui est totalement faux. Ça a fait crier les gens dans la salle. Honnêtement, je peux vous dire que M. Lord et les gens d'Industrie Canada qui étaient présents au congrès n'ont pas du tout eu la vie facile lors de ce forum de discussion. On leur a dit qu'ils étaient encouragés à établir des protocoles pour tenter de réglementer ou du moins d'encadrer l'installation d'antennes sur le territoire, mais que les entreprises de télécommunications n'avaient aucune obligation de les respecter.

En outre, les processus de consultation en vigueur sont très peu exhaustifs et les antennes de moins de 15 m ne sont même pas assujetties à ce genre de consultation. Les industries n'ont qu'à émettre un avis. Enfin, en cas de conflit majeur, les municipalités n'ont aucun pouvoir. Les antennes peuvent être érigées n'importe où et les municipalités n'ont aucune voix au chapitre. Comme je vous l'ai dit déjà, les délégués présents au congrès étaient très fâchés face à cette situation et ils ont été très durs envers les représentants d'Industrie Canada. Je crois que des vidéos de ce forum seront disponibles sur le site de la FCM. Vous pourriez peut-être consulter les maires des municipalités de vos circonscriptions qui étaient présents. La discussion était très agitée. Les gens étaient en colère.

• (1010)

Ils ont eu l'impression d'avoir pris part à un processus de consultation totalement bidon. Tous les délégués ont exigé qu'on consulte et qu'on implique davantage les municipalités dans ce processus, en plus de leur donner une plus grande marge de manoeuvre face aux compagnies privées. Ils veulent que leurs droits soient respectés, que les municipalités aient un certain pouvoir de réglementation pour encadrer la construction d'antennes sur leurs territoires. J'ai bien dit « encadrer » et non « empêcher ». Cette nuance est importante. Il en va de même des aérodromes privés partout sur le territoire canadien.

Les municipalités présentes au congrès de la FCM ont réclamé cette implication des municipalités, comme c'est demandé dans la motion. On ne parle pas de Neuville précisément. C'est ce que je demande d'étudier.

Lors du congrès, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a fait un beau discours où il a affirmé avoir une grande volonté de collaborer avec les municipalités, puisque ce sont elles qui connaissent mieux leurs besoins. Je pense que le message des municipalités est assez clair. Le ministre leur a juré vouloir collaborer avec elles.

C'est dans cet esprit que je sou mets cette motion au comité, pour entreprendre une étude sur la possibilité d'harmoniser les champs de compétence en matière d'aéronautique. J'aimerais demander immédiatement qu'on mette aux voix ma motion.

• (1015)

[Traduction]

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

M. Pierre Poilievre: Monsieur le président, encore une fois, c'est une question qui...

Le président: Vous ne pouvez pas demander le vote. Nous devons entendre tous les commentaires.

M. Pierre Poilievre: Monsieur le président, le comité n'a pas le pouvoir de trancher cette question. Il ne l'a jamais eu; il ne l'aura jamais. Mais je comprends qu'à des fins de communication, cette question se retrouve devant notre comité. La réalité, très honnêtement, c'est que nous n'avons pas l'autorité juridique nécessaire, et honnêtement, il ne serait sage de la part d'aucun gouvernement de donner aux municipalités la capacité d'empêcher les aéroports parce que tout le monde veut des aéroports, dans les autres municipalités. Si on procédait ainsi, il n'y en aurait jamais nulle part.

Enfin, c'est la position du gouvernement, et l'idée de passer au vote ne nous pose aucun problème.

Le président: Très bien, puisqu'il n'y a plus d'autres commentaires, le vote porte sur l'amendement de Mme Chow tout d'abord, qui propose la suppression des mots « et obtiennent l'aval des gouvernements municipal et provincial avant d'envisager officiellement la construction d'un nouvel aérodrome ».

Mme Chow a demandé un vote par appel nominal.

Mme Olivia Chow: Non, ce n'est pas nécessaire.

Le président: Non? D'accord.

Alors, l'amendement est-il...

L'hon. Denis Coderre: Je l'ai demandé, par contre.

Le président: D'accord, merci monsieur Coderre.

La question est la suivante: l'amendement de Mme Chow est-il adopté?

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 5.)

Le président: Revenons à la motion originale.

Mme Olivia Chow: Vote par appel nominal.

Le président: On demande un vote par appel nominal.

La question est la suivante: la motion de Mme Michaud est-elle adoptée?

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

Le président: La motion est rejetée et sur ce — bien que ça ne figure pas à l'ordre du jour — nous avons proposé, s'il reste du temps à la fin de la réunion, de passer à une réunion du sous-comité afin de discuter des travaux futurs. Sur ce, tous ceux qui ne font pas partie du sous-comité peuvent prendre le reste de la matinée, ou à tout le moins les prochaines 20 minutes, et nous allons passer à une réunion du sous-comité dans quelques instants.

La séance est levée. Nous reviendrons en sous-comité dans quatre minutes.

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>