



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

ENVI • NUMÉRO 036 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 3 mai 2005

Président

M. Alan Tonks

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le mardi 3 mai 2005

•(1110)

[Français]

Le président (M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.)):
Mesdames et messieurs, bonjour.

[Traduction]

Bienvenue.

Je suis très heureux de souhaiter la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui au nom de tous les membres du comité.

Il s'agit de la 36^e séance du Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto—Partie III—Réduire la demande.

Chers collègues, nous recevons aujourd'hui le président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, M. Mark Nantais.

Nous accueillons également M. Brian Payne, du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier. Il est accompagné de M. Keith Newman, qui vient tout juste d'arriver.

De Canards Illimités, nous accueillons M. Barry Turner, directeur des relations gouvernementales, et Mme Rhonda I. McDougal, chercheuse scientifique. Bienvenue à vous deux.

M. Ken Bondy, coordonnateur du Fonds de sécurité et santé au bureau régional de Windsor du Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile est également des nôtres. Nous pouvons aussi compter sur la présence d'un M. Watson en très grande forme.

Merci à tous. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur votre contribution et nous ne manquerons pas de vous poser de nombreuses questions.

Voici la façon dont nous procédons. Chaque témoin dispose de 10 minutes pour faire une déclaration, et une fois que cela est fait pour tous les témoins, chacun des parties peut poser des questions pendant 10 minutes. Il y aura par la suite un deuxième tour de questions à cinq minutes chacun.

Il semblerait que M. Nantais de l'Association canadienne des constructions de véhicules soit désigné pour ouvrir le bal. Je vais donc vous laisser la parole immédiatement, monsieur Nantais.

Merci à tous encore une fois pour votre présence.

M. Mark Nantais (président, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Merci beaucoup à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du comité. Je voudrais aussi vous transmettre les remerciements des sociétés membres de notre association, dont Daimler-Chrysler, Ford, General Motors et International Truck and Engine Corporation. Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de contribuer à vos délibérations concernant la concrétisation des engagements pris par le Canada pour la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto.

Au départ, les activités manufacturières dans notre secteur sont surtout implantées en Ontario, mais par ces activités de vente au détail, de distribution et de sous-traitance, notre secteur a d'énormes incidences sur la plupart des aspects de l'économie canadienne et cela, dans presque toutes les régions du pays.

Par ailleurs, des politiques publiques stratégiques, comme le Pacte de l'automobile et les accords de libre-échange, ont joué un rôle crucial dans le développement du vaste et productif secteur canadien de l'automobile et la création d'emplois de grande valeur dans l'assemblage de véhicules et la fabrication de pièces automobiles. Ces politiques, de concert avec le contexte économique et commercial, ont mené au développement d'un secteur de l'automobile hautement concurrentiel, fortement intégré et véritablement mondial.

Je crois que nous, Canadiens, avons grandement profité de l'intégration de l'activité manufacturière et du marché en Amérique du Nord. Le Canada est un marché relativement petit. Annuellement, les ventes se chiffrent à environ 1,5 million de véhicules, soit autour de 8 p. 100 des 20 millions vendus en Amérique du Nord. Pourtant, les Canadiens produisent plus de 2,5 millions de véhicules légers, soit environ 15,5 p. 100 des 16 millions produits par année sur notre continent.

Grâce aux économies d'échelle permises par le marché de l'ALENA, les Canadiens ont accès à des véhicules qui respectent les normes nationales les plus rigoureuses au monde en matière d'émissions et les normes de sécurité les plus complètes et les plus avancées qui soient, et cela, à des prix qui figurent parmi les plus bas. Étant donné que l'Amérique du Nord est considérée comme un seul et même marché avec des conditions de conduite et un environnement similaires, il est logique et commercialement rentable que les règlements sur les produits y soient coordonnés.

Les véhicules moteurs sont l'un des produits les plus réglementés qui soient. Néanmoins, de nombreux progrès technologiques sur les plans de la sécurité et des dispositifs antipollution ont été offerts au Canada grâce à des protocoles d'entente volontaires signés avec les constructeurs. En réalité, dans certaines circonstances, il est arrivé que des mesures volontaires mises de l'avant par notre secteur permettent de faire avancer les objectifs environnementaux ou de sécurité des politiques publiques, alors que la structure législative établie par le gouvernement était trop contraignante et ne pouvait pas suivre le rythme d'évolution du secteur. Nous croyons que les protocoles d'entente représentent une étape positive dans le contexte de l'élaboration des règlements et un instrument auquel les gouvernements devraient s'intéresser davantage pour s'attaquer aux défis futurs et prévenir les écarts que nous connaissons aujourd'hui. Au fil des ans, nous avons réussi à atteindre les objectifs environnementaux et de sécurité des politiques publiques au moyen de plus de 10 accords volontaires.

Le gouvernement fédéral a dévoilé son plan pour donner suite à ses obligations liées au Protocole de Kyoto le 13 avril 2005; le secteur de l'automobile avait déjà donné suite aux demandes du gouvernement en ce sens en signant avec lui un accord sans précédent le 5 avril 2005. Le gouvernement fédéral avait en effet demandé au secteur de l'automobile de réduire volontairement de 5,2 mégatonnes les émissions de GES pour l'ensemble du parc de véhicules automobiles vendus au Canada. Tous les membres de l'industrie ont signé cet accord historique et unique en son genre. Contrairement aux autres secteurs auxquels le gouvernement a demandé de réduire leurs émissions de GES de leurs procédés ou de leurs activités, il prévoit la réduction des émissions de GES d'un produit dont l'efficacité et la performance environnementales dépendent d'un autre produit commercialisé par un secteur entièrement différent, et dont le succès sur le marché est lié aux préférences des consommateurs.

Notre industrie a réagi favorablement à la demande du gouvernement en s'engageant à l'égard d'un protocole d'entente qui prévoit des réductions supérieures à celles établies dans le plan de 2000. Nous avons convenu d'une réduction de 5,3 mégatonnes et cet objectif sera atteint d'ici 2010, soit avant la fin de la première période d'engagement prescrite par le Protocole de Kyoto. L'accord s'appuie sur une démarche équilibrée qui permet d'atteindre les objectifs environnementaux, établit un moyen de suivi des progrès et contribue à assurer la certitude des investissements dans l'un des plus importants secteurs économiques stratégiques du Canada.

Pour atteindre cet objectif de réduction de 5,3 mégatonnes, nous, du secteur canadien de l'automobile, mettons en oeuvre un vaste plan d'action qui permettra d'offrir et de mettre en valeur un large éventail de technologies d'économie de carburant, notamment des groupes motopropulseurs hybrides, une technologie de désactivation de cylindres, une technologie du diesel d'avant-garde, des véhicules compatibles avec des carburants de remplacement et d'autres technologies émergentes. Nous allons poursuivre nos efforts d'amélioration conceptuelle et technique sans compromettre la sécurité des passagers. Nous allons aussi mettre en marché des technologies favorisant les économies de carburant, notamment des systèmes de diagnostic de bord et les dispositifs de surveillance de la pression des pneus.

● (1115)

Nous comptons aussi aider les Canadiens à comprendre l'incidence qu'ils peuvent avoir sur la réduction des émissions de GES et encourager les comportements positifs en matière d'achat, d'entretien et d'utilisation des voitures et des véhicules utilitaires

légers au Canada, en collaboration avec notre réseau de détaillants. Nous allons promouvoir l'utilisation judicieuse de carburants de remplacement comme l'éthanol, le carburant diesel propre et le biodiesel en plus de collaborer avec le gouvernement et les fournisseurs de carburant à cet égard.

Nous allons en outre soutenir, en collaboration avec le gouvernement, les travaux de recherche et de développement effectués au Canada sur des technologies d'avenir offrant des possibilités de réduction considérable des GES après 2010. On peut penser notamment aux piles à hydrogène, au développement d'une infrastructure de distribution d'hydrogène au Canada de même qu'à d'autres technologies naissantes.

Ce protocole d'entente volontaire, qui s'inscrit dans le plan national sur les changements climatiques de 2005, constitue un mécanisme équilibré qui permet de réduire les émissions de GES tout en reconnaissant la nécessité d'assurer la cohérence avec le marché nord-américain intégré et les variables existant sur le marché. Cet accord confirme que le meilleur moyen d'assurer des réductions importantes de GES est de donner aux industries et aux entreprises la latitude requise pour apporter des améliorations au chapitre des GES là où c'est le plus économique et techniquement réalisable, tout en tenant compte des exigences des consommateurs et du fait, ajouterais-je, que de bien meilleurs progrès sont possibles si les efforts sont axés sur le parc national complet de véhicules en circulation, plutôt que sur seulement quelques véhicules neufs chaque année.

Je peux également préciser que ces initiatives s'appuient sur des réalisations importantes accomplies jusqu'à maintenant dans la réduction des émissions productrices de smog, qui diffèrent des émissions de gaz à effet de serre. Il est prévu que les nouvelles technologies automobiles de niveau 2 qui commencent à faire leur apparition sur le marché réduiront les émissions productrices de smog de 99 p. 100, comparativement aux niveaux d'avant les contrôles. Ces normes, qui aideront considérablement à améliorer la qualité de l'air, sont les normes nationales les plus sévères au monde. Pour la première fois, elles s'appliqueront tant aux voitures de tourisme qu'aux camionnettes, y compris les véhicules utilitaires sports (VUS).

Voici deux exemples qui illustrent bien la propreté des véhicules de niveau 2. Brûler une corde de bois dans un foyer l'hiver produit davantage d'émissions productrices de smog que toutes les émissions produites par 10—et je dis bien 10—VUS de taille moyenne de niveau 2 pendant toute leur existence. Ou, si on l'exprime différemment, il faudrait conduire 37 VUS de niveau 2 autour de la terre pour égaler les émissions produites par la combustion de cette seule corde de bois. Autre exemple, peindre une pièce avec un gallon de peinture intérieure à base d'eau produit davantage d'émissions productrices de smog que de conduire un véhicule de niveau 2 de Toronto à Vancouver aller-retour.

À cause de la petite taille du marché canadien et des coûts énormes associés à la conception, à la mise au point et à l'implantation d'un nouveau programme de véhicules, soit plusieurs centaines de millions de dollars, il serait irréaliste de s'attendre à ce que des véhicules puissent être conçus pour se conformer à des normes uniques au Canada. En général, les normes ou les règlements uniques au Canada augmentent le coût de production des véhicules neufs ou limitent la gamme de produits offerts aux consommateurs canadiens. Lorsque les consommateurs doivent payer davantage pour les véhicules, le taux de rotation des véhicules diminue, ce qui limite en soi les avantages escomptés des règlements. De plus, ajouté à d'autres facteurs et variables, cela peut avoir pour effet de restreindre les possibilités de production au Canada. Quand un véhicule ne peut pas être offert sur un marché, il est rarement produit sur place.

Je dois également vous parler des politiques futures en la matière. Dans le cadre de l'entente conclue, l'industrie automobile s'est engagée à réduire les GES de 5,3 mégatonnes. Nous avons cependant été très déçus de constater que tant le budget de 2005 que le plan intitulé « Projet vert - Aller de l'avant pour contrer les changements climatiques » qui vient d'être annoncé, font part de l'intention du gouvernement d'évaluer le concept de l'imposition de taxes avec remise sur la vente de véhicules neufs afin de favoriser l'économie de carburant. Il est vrai que, pour le moment, ce concept a été soumis à la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie pour examen seulement, mais nous nous inquiétons du seul fait qu'il puisse même faire l'objet d'un examen. Les taxes avec remise pourraient retarder le rythme de lancement de nouvelles technologies sur le marché et leur adoption par les consommateurs.

Les taxes avec remise sont une forme de taxation tout à fait inefficace et inutile sur la vente des véhicules neufs, lesquels sont en fait les véhicules les plus propres et les plus sûrs du parc de véhicules actuel. Ces taxes n'aident en rien à régler la question des véhicules plus anciens qui produisent davantage d'émissions et elles pourraient même inciter les consommateurs à garder plus longtemps leurs véhicules plus polluants. Elles ne règlent pas le problème du mode d'utilisation du véhicule, alors que la distance de déplacement et la quantité d'essence consommée sont directement proportionnels à la quantité d'émissions de CO₂ produites.

De plus, les taxes avec remise ciblent injustement les acheteurs de véhicules en haussant le coût d'utilisation des consommateurs qui ont vraiment besoin de types particuliers de véhicules à cause de leur commerce, de leur lieu de résidence ou de besoins familiaux. Les taxes avec remise ne sont, en fin de compte, qu'une nouvelle taxe à la consommation et une intervention inutile sur le marché des véhicules neufs. En outre, diverses études ont démontré l'inefficacité des taxes avec remise; je ne compte pas citer toutes ces études, mais je vais tout de même vous mentionner, à titre d'exemple, que la Table des transports a classé en 1999 les taxes avec remise parmi les mesures les plus coûteuses et les moins efficaces pouvant être prises, à un coût de 279 \$ par tonne de réduction des émissions de carbone.

Nous nous questionnons donc sur la pertinence d'entreprendre encore une fois des analyses sur cette taxe.

• (1120)

Je dois également vous faire quelques observations sur les activités de fabrication et d'assemblage dans le contexte du Protocole de Kyoto.

Dans leurs installations de fabrication, les sociétés membres de l'ACCV travaillent à la réduction de l'impact environnemental de leurs activités globales depuis le début des années 70. Notre industrie

a amélioré de façon exceptionnelle l'efficacité énergétique de ses activités de production au Canada au moyen d'initiatives et d'engagements volontaires dans le cadre du Programme d'économies d'énergie dans l'industrie canadienne (PEEIC)—dont l'ACCV est l'un des membres fondateurs—et du programme Mesures volontaires et Registre.

De 1990 à 1999, l'industrie a ainsi réduit son intensité énergétique de 18 p. 100 et, en 1999, chacune des sociétés membres de l'ACCV s'est engagée à réduire sa consommation d'énergie par unité de production de 1 p. 100 de plus par année jusqu'à la fin de la présente année.

Les sociétés membres de l'ACCV ne sont tout simplement pas admissibles au Programme des grands émetteurs finaux. Ressources naturelles Canada et Industrie Canada ont reconnu que les constructeurs de véhicules ne forment pas un secteur grand consommateur d'énergie et que la consommation d'énergie directe de notre secteur est faible, tant en termes absolus que relatifs, les émissions des constructeurs de véhicules représentant une fraction de 1 p. 100 de celles des autres secteurs visés par le Programme des grands émetteurs finaux. En tant que constructeurs de véhicules, nous sommes toutefois préoccupés par les effets que pourraient avoir les politiques canadiennes de lutte contre les changements climatiques, notamment le programme des grands émetteurs finaux, sur la compétitivité des fournisseurs canadiens et, en retour, sur notre propre compétitivité.

En conclusion, j'aimerais préciser que le secteur canadien de l'automobile fait sa part pour résoudre les enjeux découlant des changements climatiques. La réduction des GES de 5,3 mégatonnes convenue par notre secteur est unique, puisque nous sommes le seul secteur de l'industrie dont le programme dépend des choix des consommateurs et des carburants disponibles, étant donné qu'il est axé sur nos produits et non pas sur nos procédés.

Nous avons l'intention d'atteindre cet objectif de 5,3 mégatonnes d'ici 2010 et de poursuivre nos travaux sur des technologies de pointe d'avenir qui pourraient réduire de façon sensible les GES après 2010, comme les piles à hydrogène et d'autres technologies naissantes.

Soit dit en passant, nous explorons également les possibilités de tirer parti de nos excellents centres de recherche et développement installés ici-même au Canada. D'autres politiques et initiatives du gouvernement pourraient entraver les progrès dans le domaine des changements climatiques et la capacité de l'industrie d'atteindre les réductions d'émissions productrices de smog escomptées, ce qui aurait un impact sur la qualité de l'air.

Il faut miser sur une démarche intégrée, plus réaliste et mieux ciblée, qui tienne compte de la réalité actuelle de notre secteur et d'autres secteurs canadiens, et qui centre les efforts sur l'objectif de maintenir les investissements et d'en attirer de nouveaux. Une telle démarche est essentielle pour préserver la capacité de notre pays de respecter ses obligations en matière de changements climatiques, et de veiller à ce que tant l'économie que l'environnement en profitent.

Monsieur le président, voilà qui conclut mon exposé d'aujourd'hui. Nous sommes bien sûr disposés à répondre à toutes les questions des membres du comité. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Nantais. Je puis vous assurer d'une chose : il y aura des questions. Nous vous remercions de votre contribution.

Nous passons maintenant à M. Payne qui représente le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier. Bienvenue à vous.

M. Brian Payne (président, Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier): Merci, monsieur le président. Je remercie également le comité de m'avoir donné l'occasion de comparaître ce matin pour examiner la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto.

Le SCEP est le premier syndicat canadien dans le domaine de l'énergie, représentant 30 000 travailleurs dans l'ensemble de l'industrie énergétique. Sur les plates-formes de forage en mer du projet Hibernia ou dans les usines de sables bitumineux à Fort McMurray, nos membres extraient, traitent et raffinent le pétrole et le gaz naturel. Ils assurent la distribution et le traitement du gaz naturel au profit des consommateurs et de l'industrie. Ils fabriquent des produits chimiques et pétrochimiques à l'aide de ces hydrocarbures. Comme nous le disons, c'est le principal syndicat de l'énergie au sein de notre industrie ou du Canada.

Nous représentons également quelque 130 000 autres Canadiens travaillant dans d'autres secteurs très énergivores: scieries, usines de pâte, usines de papier, etc. De plus, nos autres membres se retrouvent dans divers autres secteurs d'activité. Je le répète, l'industrie des pâtes et papiers en particulier est naturellement très énergivore.

C'est certes avec plaisir que je comparais devant vous ce matin.

Il y a plusieurs années, notre syndicat a entrepris un projet exhaustif visant à se doter d'une politique énergétique moderne, ce qui va certes de soi pour notre organisation. En 2002, notre syndicat a adopté à l'unanimité ce que nous appelons notre politique énergétique. Nous avons apporté des exemplaires de cette politique à votre intention. À ce moment-là, beaucoup de nos employeurs du secteur des hydrocarbures s'opposaient farouchement au Protocole de Kyoto. Cependant, nos membres avaient compris que la survie du secteur passait par un virage écologique maximal. À vrai dire, nos membres et nous étions d'avis que la sécurité d'emploi à long terme était indissociable d'un tel virage.

En 2002, d'autres dirigeants de notre syndicat et moi avons rencontré le ministre Anderson pour l'informer de notre adhésion au Protocole de Kyoto, et ce nous comprend naturellement nos 2 000 membres dans les usines de sables bitumineux à Fort McMurray. Je le répète, nous savons et ils comprennent que la dépollution et la réduction des émissions—ce que préconise le Protocole de Kyoto—favorisent la sécurité d'emploi à long terme dans le secteur.

Aux termes de notre politique, nous appuyons également ce que nous appelons la transition équitable au profit des travailleurs et de leurs collectivités, lorsque ceux-ci perdent leur emploi à la suite d'une décision de société visant à protéger l'environnement. Selon nous, le nombre de travailleurs susceptibles de perdre leur emploi à la suite de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto—ce qui est certes le cas dans notre industrie—sera relativement peu élevé. Cependant, ceux qui seront ainsi touchés devraient être traités équitablement.

Nous croyons que le Protocole de Kyoto devrait être mis en oeuvre et qu'il faudrait adopter des mesures importantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. À vrai dire, le retard que nous accusons nous a consternés. Près de trois ans se sont écoulés depuis que le Parlement a ratifié le Protocole de Kyoto, et nous constatons pourtant que très peu a été accompli pour le mettre en oeuvre. En fait, nous avons reculé au cours de ces années et nous devons maintenant réduire d'autant plus nos émissions pour compenser ce retard.

Nous ne comprenons pas ce retard. Un plan de mise en oeuvre ambitieux stimulera la compétitivité de nos industries à mesure

qu'elles adopteront les nouvelles technologies et les nouveaux procédés pour accroître l'efficacité énergétique. Lorsqu'un tel plan sera mis en oeuvre, il sera plus agréable de vivre dans nos villes où l'utilisation accrue des transports en commun désengorgera les voies de circulation et réduira la pollution de l'air. Il y a aura une création massive d'emplois à mesure que les nouvelles technologies seront mises au point et appliquées ici et à l'étranger, que les immeubles seront modernisés et qu'on se dotera de l'infrastructure et de l'équipement en fonction des nouveaux systèmes de transport en commun.

Les industries manufacturières qui sont très énergivores devront également être davantage éconergétiques. Pour certaines, notamment celle des pâtes et papiers, cette efficacité énergétique comporte des limites. La nature même de leurs procédés nécessite de grandes quantités d'énergie. L'élimination du gaspillage dans l'ensemble de l'économie devrait aider ces industries essentielles, car la demande globale d'énergie sera réduite dans les autres secteurs et l'offre dégagee sera à un coût raisonnable. Selon nous, les principales industries en profiteront et la sécurité d'emploi sera accrue.

Naturellement, le Protocole de Kyoto est également synonyme de technologies nouvelles, d'emplois de l'avenir et de société meilleure. Sa mise en oeuvre est une occasion qu'il ne faut pas rater. Ce n'est pas un problème qu'il faut éluder.

Nous croyons que le plan du récent Projet vert est légèrement décevant—et j'en traiterai dans un instant—, mais que c'est un pas important dans la bonne direction, qui établit fermement l'engagement du Canada envers le Protocole de Kyoto. C'est important. Nous reconnaissons que de nombreux groupes préféreraient faire fi des changements climatiques. Même s'ils affirment le contraire et proposent des solutions de rechange inefficaces, il n'en demeure pas moins qu'il faut tout de même s'attaquer aux changements climatiques par le truchement du Protocole de Kyoto. Nous félicitons donc le gouvernement de son intention d'honorer notre engagement et nos obligations par rapport aux traités internationaux.

●(1125)

En vertu du Protocole de Kyoto, nous nous engageons à réduire, entre 2008 et 2012, nos émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990. Nous en émettions environ 596 millions de tonnes en 1990. L'objectif serait donc de 560 millions de tonnes. En 2003, nos émissions avaient augmenté de 24 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990. Si nous restons les bras croisés, elles devraient continuer de croître d'ici 2010 pour atteindre environ 810 millions de tonnes par année, soit 36 p. 100 de plus que les niveaux de 1990, c'est-à-dire 45 p. 100 de plus que notre objectif, ce qui n'est pas peu dire.

Dans le cadre du Projet vert, le gouvernement se propose de réduire annuellement nos émissions de 270 millions de tonnes au cours de cette période quinquennale. Nous appuyons cet objectif ambitieux et le principe du pollueur-payeur. Les efforts que seront tenus de déployer les pollueurs devront, selon nous, être en quelque sorte proportionnels à la quantité de leurs émissions.

Nous comprenons que, pour des raisons de compétitivité, il ne sera peut-être pas possible d'appliquer intégralement ce principe à toutes les industries. Cependant, nous remarquons que, au Canada, près de 50 p. 100 des gaz à effet de serre sont imputables aux grands émetteurs, même si leur participation aux efforts de réduction ne représentent que 13 p. 100 de l'objectif fixé.

Les grands émetteurs sont les entreprises dans les industries minière et manufacturière ainsi que dans les secteurs des hydrocarbures et de l'électricité thermique. L'objectif qui leur a été fixé est le même, quelle que soit la capacité financière et technique de participer aux efforts dans le cadre du Protocole de Kyoto, mais certains pourraient facilement contribuer davantage par rapport à ce qu'on leur demande.

Par exemple, le secteur des hydrocarbures, qui, nous le savons que trop, produit au moins 20 p. 100 des gaz à effet de serre au Canada, ne doit assumer qu'à peine 6 p. 100 de la réduction visée, même si le prix maximum qu'il paierait les crédits d'émission internationaux achetés pour compenser ses émissions n'équivaudrait qu'à 0,25 \$ le baril de pétrole grâce au plafond que le gouvernement a fixé à 15 \$ la tonne. C'est un montant insignifiant alors que le pétrole se transige à environ 50 \$ américains, niveau qui devrait augmenter vraisemblablement.

Selon nous, il faudrait exiger que le secteur des hydrocarbures contribue beaucoup plus aux efforts pour compenser ses émissions de gaz à effet de serre importantes et croissantes.

Notre syndicat exhorte le gouvernement à adopter dès que possible des mesures substantielles pour réduire ces émissions, et nous nous attendons à ce qu'il respecte son engagement à favoriser concrètement la mise en oeuvre de tous les aspects du plan d'ici la fin de l'année. Il faut de toute urgence établir un échéancier clair et fixer des objectifs provisoires par rapport à chaque partie du plan, ce qui est absent, selon nous, du Projet vert.

Le SCEP croit également que nos mesures en ce sens devraient s'adresser aux Canadiens dans une bonne mesure. Ce sont eux qui devraient être les principaux bénéficiaires de nos investissements visant à réduire la pollution, ce qui devrait être énoncé clairement dans le Projet vert. Nous reconnaissons que le Canada devra acheter plus de crédits d'émission internationaux que ce qui avait été prévu initialement. En vertu du Protocole de Kyoto, la période de référence commencera dans deux ans et demi, et il faudra plusieurs années pour mettre en oeuvre les mesures de réduction et en constater les effets mesurables. Parce que nous tardons à mettre en oeuvre le Protocole de Kyoto, nous devons maintenant acheter des quantités appréciables de crédits d'émission internationaux pour respecter nos obligations conventionnelles.

Notre syndicat est en faveur d'un tel achat s'il entraîne une véritable réduction des émissions de gaz à effet de serre. En vertu du mécanisme de développement propre auquel peuvent recourir les pays en développement dans le cadre du Protocole de Kyoto, l'achat de ces crédits par le Canada pourrait aider à financer notamment des centrales éoliennes ainsi que la modernisation de l'équipement et des bâtiments énergivores. On réduirait ainsi considérablement ces émissions et ralentirait les changements climatiques. En outre, certains projets internationaux feront diminuer la pollution au Canada. Par exemple, le mercure rejeté par les centrales thermiques au charbon des autres pays implique des répercussions environnementales graves au Canada. Les montants investis par notre pays à l'étranger dans des sources d'énergie plus propre réduira cette pollution chez nous.

De plus, la technologie canadienne pourrait servir dans le cadre de ces projets et, s'il y a lieu, elle pourrait faire partie des modalités de financement.

Nous exhortons le gouvernement à mettre en oeuvre d'urgence un plan canadien de sécurité énergétique. La sécurité énergétique est mentionnée dans le Projet vert. C'est un objectif que nous appuyons. Cependant, le Projet vert ne donne aucune précision à cet égard et est

silencieux sur la question cruciale de l'exportation du gaz naturel, particulièrement vers les États-Unis.

• (1130)

Étant un syndicat dans le secteur qui produit et distribue le gaz naturel, nous nous préoccupons beaucoup de l'épuisement rapide de cette ressource. Nous savons que le gaz naturel est un carburant propice à la réalisation des objectifs de Kyoto parce qu'il est relativement écologique. Plusieurs industries s'en servent étant donné son prix raisonnable. Il constitue également une matière première de l'industrie pétrochimique, au sein de laquelle travaillent beaucoup de nos membres.

Curieusement, le Canada exporte aux États-Unis 50 p. 100 de sa production de cette matière première essentielle, même si notre source s'épuise rapidement. Il faudrait imposer un moratoire. Aucun autre pipeline ne devrait être installé pour faire augmenter nos exportations de gaz naturel, qu'il faudrait diminuer progressivement pour en faire profiter davantage les Canadiens afin de nous aider à respecter nos engagements aux termes du Protocole de Kyoto et à assurer notre sécurité énergétique.

Dans le Projet vert, nous appuyons sans réserve notamment l'objectif consistant à tisser un réseau de distribution est-ouest pour permettre l'écoulement du surplus d'électricité dont disposent plusieurs provinces. En fait, c'est une mesure que propose le SCEP dans sa politique énergétique.

Sur le plan des ressources hydro-électriques, nous devrions tous nous poser de sérieuses questions sur les conséquences de l'ALENA. La vente de notre électricité excédentaire aux États-Unis ne nous pose aucun problème. Cependant, nous ne pourrions pas utiliser pour nous cette électricité excédentaire aux termes de l'ALENA. Il faudrait imposer immédiatement un moratoire sur l'exportation de l'électricité aux États-Unis. Aucune autre ligne d'énergie électrique ne devrait être construite pour permettre d'augmenter nos exportations, qu'il faudrait diminuer progressivement.

Enfin, notre syndicat exhorte le gouvernement à évaluer les effets du secteur énergétique et des industries connexes sur les emplois. Si, comme je l'ai signalé d'entrée de jeu, des emplois seront vraisemblablement perdus, il faudra adopter des mesures de transition pour aider les travailleurs déplacés et les collectivités touchées. Il faudra notamment évaluer les besoins des travailleurs, leur donner la formation, leur fournir une aide à la réinstallation et, éventuellement, leur offrir des programmes de retraite anticipée. Les collectivités auront besoin d'aide au chapitre du développement économique local ou régional.

La récente fermeture de la raffinerie de Petro-Canada à Oakville en Ontario nous offre un exemple malheureux, selon nous, des conséquences de l'absence d'un plan de transition équitable. Des employés ont ainsi perdu leur emploi parce que Petro-Canada n'a pas modernisé ses installations afin de satisfaire aux normes, actuelles ou nouvelles, régissant les émissions de soufre. Cette raffinerie aurait pu se convertir aux carburants de remplacement, mais elle ne l'a pas fait. Ces emplois ont ainsi été perdus à cause des changements qui devaient être apportés et de la fermeture de la raffinerie. Ces travailleurs n'ont eu droit à aucune aide financière pour faciliter une transition équitable ou pertinente.

Nous sommes renversés de constater que le Projet vert ne compte aucun plan de transition pour les travailleurs. Il y a quelques années, nous avons rencontré le ministre Anderson et, étant touchés directement par la situation, nous lui avons fait part que notre syndicat appuyait un tel plan. On nous avait assuré que l'initiative offrirait certainement un plan de transition équitable aux travailleurs. C'est pourquoi nous appelons le gouvernement à corriger cet oubli dès que possible.

Je terminerai en vous signalant que nous adhérons à ces changements et à tout ce que préconise le Protocole de Kyoto, parce que cela profitera à notre industrie à long terme, selon nous. Nos membres comprennent que la sécurité de leur emploi à long terme passe par des industries propres et que tout travailleur déplacé devrait être protégé lorsque des choix de société imposent de telles mesures d'envergure.

Je vous remercie de votre attention. Je suis impatient de répondre à vos questions.

• (1135)

Le président: Merci infiniment, monsieur Payne.

Je cède maintenant la parole à M. Bondy du Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile.

M. Ken Bondy (coordonnateur, Fonds de sécurité et santé, Bureau régional de Windsor, Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile): Merci.

TCA-Canada est le premier syndicat canadien dans le secteur privé. Il représente environ 260 000 membres dans l'ensemble du pays. Ceux-ci travaillent surtout dans le secteur du transport—par rail et par route—, dans l'industrie manufacturière, dans la construction navale, etc.

TCA a clairement favorisé la ratification du Protocole de Kyoto. Ses dirigeants ont pris la parole partout au pays pour s'opposer à ceux qui prétendent que la ratification nuirait à l'économie d'une façon ou d'une autre.

Nous souhaitons souligner que l'étude de la mise en oeuvre au Canada du Protocole de Kyoto est une mesure importante, à la fois parce que le Canada a beaucoup trop attendu pour élaborer un plan proposant clairement des mesures efficaces et parce que le Protocole de Kyoto n'est que le début de ce qui doit être une transformation fondamentale de l'économie, si nous voulons vraiment nous attaquer fructueusement aux problèmes découlant des changements climatiques.

Nous croyons qu'il faut non seulement prendre des mesures plus immédiates mais aussi élaborer un plan de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto dans le cadre d'une stratégie à long terme. Nous sommes également d'avis que les mesures les plus efficaces et les plus immédiates peuvent porter sur l'efficacité énergétique, les économies d'énergie, la promotion de l'énergie renouvelable, le transport, la diminution des émissions de l'industrie manufacturière et les mesures visant à réduire l'utilisation du matériel ainsi qu'à favoriser le désassemblage et la mise au rancart des véhicules.

Nous estimons qu'il est important d'encourager les citoyens canadiens à participer activement, comme cela est proposé actuellement, aux mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais que le gouvernement canadien devrait insister sur des changements structurels qui déboucheront à long terme sur une baisse importante des émissions au lieu de compter uniquement sur le citoyen pour y parvenir.

Enfin, nous croyons que de telles mesures peuvent favoriser le développement économique et la création d'emploi. En fait, la lutte

contre les changements climatiques peut être le moteur du renouveau économique. Nous rejetons la fausse alternative qui nous est souvent présentée : les emplois ou l'environnement.

Nous appuyons la protection de l'environnement en général et le Protocole de Kyoto en particulier, ce qui doit s'accompagner d'un investissement dans la création d'emplois pour que l'économie soit non seulement durable mais également dynamique, croissante et propice au plein emploi. Le gouvernement devra adopter des solutions économiques proactives et des mesures de protection de l'environnement pour s'assurer que les emplois et l'environnement sont en fait indissociables. Nous voulons que soient respectés les engagements pris aux termes du Protocole de Kyoto, mais nous voulons que les mesures soient prises à cet égard de façon à améliorer la sécurité et le bien-être économiques des membres de notre syndicat et de tous les travailleurs canadiens.

Aujourd'hui, nous nous concentrerons sur les questions se rapportant directement à notre syndicat et à nos syndiqués.

Au Canada, l'industrie automobile est le secteur le plus important dans les domaines de la fabrication et de l'exportation. L'avenir de notre syndicat et de notre pays passe par celui de cette industrie, puisque le tiers de nos membres travaille dans ce secteur et dans celui des pièces d'automobile, alors que bien d'autres se trouvent dans les secteurs directement connexes.

De plus, l'industrie automobile a beaucoup été blâmée, à tort ou à raison, pour les changements climatiques. Les médias ont donné naissance au stéréotype selon lequel les VUS énergivores sont entièrement responsables du réchauffement de la planète. Cependant, les véhicules légers, y compris les VUS, émettent à peine le dixième des gaz à effet de serre rejetés au Canada—je dis bien le dixième. Autrement dit, nous pourrions bien cesser de les conduire mais, ce faisant, nous ne respecterions que la moitié des objectifs du Protocole de Kyoto en matière de réduction des émissions. Diminuer les émissions des véhicules légers constituera indiscutablement un aspect important de notre stratégie dans le cadre du Protocole de Kyoto, mais nous ne devons pas oublier qu'il y a d'autres causes plus importantes. Les coupables ne sont pas uniquement les conducteurs de VUS.

Étant donné que les nouveaux véhicules sont déjà moins énergivores qu'il y a quelques années et qu'ils le seront de plus en plus, l'achat d'un nouveau véhicule ainsi que la mise au rancart et le recyclage des anciens modèles—responsabilité supplémentaire des producteurs—favorisent en fait la protection de notre environnement.

• (1140)

Il n'y a pas lieu de croire que pour protéger l'environnement, les consommateurs doivent acheter moins de véhicules. En fait, en acheter davantage, et pas moins, est une bonne façon de réduire l'ensemble des émissions. Si ces nouveaux véhicules sont assortis de mesures de conservation supérieures à la normale, les avantages en seront multipliés pour l'industrie de l'automobile. Ainsi, l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles peut être positif pour l'industrie de l'automobile, et non négatif.

Le gouvernement fédéral a proposé que l'industrie de l'automobile améliore l'efficacité énergétique des nouveaux véhicules vendus au Canada. Le fait que l'industrie automobile du Canada soit entièrement intégrée dans un marché nord-américain signifie qu'il faut mettre en oeuvre soigneusement et de façon réfléchie notre stratégie qui vise à améliorer l'efficacité énergétique.

Tout d'abord, des normes d'efficacité énergétique doivent être établies pour toutes les catégories de poids des véhicules, au lieu de ne s'appliquer qu'en fonction du parc de chaque société. Les camions légers, y compris les camionnettes, les mini-fourgonnettes et les VUS vont continuer de représenter une part importante du nouveau marché des véhicules au Canada. Il sera important d'améliorer l'efficacité énergétique de ces véhicules dans le contexte de la stratégie globale de Kyoto.

Les fabricants de petits véhicules doivent également être tenus d'améliorer l'efficacité énergétique de leurs voitures. Ce n'est pas ce qui va se passer si les normes d'efficacité énergétique sont établies en fonction des normes moyennes corporatives. Grâce à l'instauration d'une norme d'efficacité énergétique en fonction du poids des véhicules, tous les fabricants, et pas seulement les trois grands, sont tenus de contribuer de façon équitable et proportionnelle aux améliorations en matière d'efficacité énergétique. À l'instar de mon collègue, nous ne sommes pas en faveur de l'étude ou de la mise en oeuvre d'un système de taxation avec remise. Nous considérons qu'une telle approche entraînerait d'importantes pertes d'emploi ainsi que des effets négatifs sur l'économie du Canada.

Il existe bien d'autres possibilités susceptibles d'aider l'industrie canadienne de l'automobile à contribuer comme il le faut à l'effort demandé face au changement climatique, mais en même temps, d'une manière qui mette en valeur sa contribution importante à notre économie. Il faut dépenser davantage au Canada en matière de recherche et de développement pour assurer la mise au point de technologies et de capacités canadiennes en matière d'efficacité énergétique.

Nous avons besoin d'incitatifs afin d'encourager la production commerciale au Canada de véhicules non ou peu polluants—ce sont les genres de véhicules que nous pourrions construire immédiatement dans ma ville de Windsor, en Ontario, où l'on construit les moteurs d'aujourd'hui—ainsi que des mesures parallèles visant à promouvoir leur utilisation au Canada.

Nous avons besoin d'une réglementation relative à la responsabilité des producteurs afin de retirer les vieux véhicules polluants de la circulation et de les remplacer par des véhicules bénéficiant de la nouvelle technologie qui consomment peu de carburant et qui polluent moins.

Pour tous les membres TCA et tous les Canadiens, le protocole de Kyoto présente à la fois de grands défis et de grandes opportunités. En proposant des programmes intéressants et bien financés pour stimuler l'investissement relatif à l'économie d'énergie, encourager les nouvelles technologies et donner un coup de pouce aux industries qui tireront avantage de Kyoto, le gouvernement du Canada garantit non seulement que le pays atteindra les objectifs de Kyoto, mais aussi que l'économie canadienne en sortira renforcée.

Pour que la mise en oeuvre du protocole de Kyoto soit efficace, tout en présentant des avantages économiques, il faut prendre certaines mesures générales: une réglementation exigeant la production et l'utilisation d'usines, de bâtiments, de véhicules et d'appareils ménagers plus éconergétiques; des incitatifs visant à encourager l'adoption de pratiques environnementales de pointe et à récompenser les sociétés et les consommateurs qui investissent dans le domaine de la conservation; des mesures de transition visant à aider les travailleurs et les industries qui sont négativement touchés par le protocole de Kyoto, ce que nous appelons également une juste transition.

Des mesures particulières liées aux industries où TCA est représenté sont également prévues.

Pour ce qui est des chemins de fer, il faut prévoir un investissement dans l'infrastructure afin de l'élargir et de la consolider dans le but d'offrir un transport ferroviaire accessible et abordable à l'échelle du Canada. Il faut continuer de déployer des efforts pour appuyer le transport ferroviaire commercial.

En ce qui concerne le transport en commun, il faut de gros investissements dans l'infrastructure et les services. Il faut également tirer profit des politiques d'achat pour consolider le secteur canadien du matériel de transport en commun.

Pour ce qui est du camionnage, il faudrait subventionner les mesures éconergétiques et la réglementation renouvelée de l'industrie du camionnage d'une manière qui favorise la conservation énergétique et la réduction des effets environnementaux.

Pour la construction navale, il faudrait reconstruire et améliorer les porte-conteneurs canadiens.

En ce qui concerne l'industrie minière et de la fonderie, le gouvernement devrait accorder des crédits et des incitatifs pour les améliorations technologiques.

● (1145)

En résumé, nous pensons que malgré les retards observés dans la mise au point d'un plan global d'application du protocole de Kyoto, le gouvernement fédéral est en mesure de définir clairement un programme, de prendre des mesures décisives et, non seulement de contribuer à une stratégie canadienne pour s'attaquer au problème croissant du changement climatique, mais aussi de devenir un leader à l'échelle mondiale et de participer aux efforts internationaux déployés face au changement climatique.

Le Canada ne doit absolument pas dépendre de l'achat de droits d'émission pour répondre aux engagements de Kyoto, mais plutôt faire preuve de leadership et profiter de l'opportunité de consolider son économie en faisant de la société canadienne une société durable.

Merci de m'avoir donné l'occasion de parler devant vous.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bondy.

Monsieur Turner, c'est à vous.

M. Barry Turner (directeur, Relations gouvernementales, Canards Illimités Canada): Monsieur le président, merci, et bonjour à tous les membres du comité.

Je suis directeur des relations gouvernementales à Canards Illimités Canada. Ma collègue, Mme McDougal, et moi-même, vous remercions de nous accueillir en même temps que les témoins de l'industrie que vous recevez aujourd'hui. En fait, nous ne nous sentons pas vraiment à notre place ici ce matin.

Pas plus tard que hier, alors que je me trouvais dans un ascenseur à Ottawa, un inconnu, voyant l'épinglette de mon costume, m'a dit : « Vous travaillez pour Canards Illimités Canada. » Je lui ai répondu : Effectivement. » Il a alors ajouté : « Vous êtes le meilleur organisme de conservation du Canada ». Inutile de dire que je suis parfaitement d'accord avec lui.

Je vais vous donner quelques renseignements rapides au sujet de notre organisme, tandis que Mme McDougal va vous faire le résumé d'un exposé sur les puits de carbone que sont les terres humides des Prairies dans le domaine de l'agriculture, ce qui, en fait, est relié aux discussions sur le protocole de Kyoto.

Canards Illimité Canada a été fondé il y a 68 ans, en 1937. Nous avons des bureaux dans tout le pays, près de 450 employés et un budget de 80 millions de dollars par année. Nous organisons 700 événements chaque année auxquels participent 94 000 personnes et nous avons 8 200 bénévoles à l'échelle du pays. Bien sûr, nous avons pour principal mandat la protection et la remise en état des terres humides du Canada non seulement pour la sauvagine, mais aussi pour l'eau, la faune et les êtres humains. Nous nous occupons de la protection de millions d'acres dans tout le pays.

Notre recherche nous amène dans la forêt boréale, sur les rives des Grands Lacs, ainsi que sur les deux côtes de notre pays. Nous offrons également d'importants programmes éducatifs dans les écoles primaires et secondaires et avons des accords avec des milliers de propriétaires pour protéger les terres humides et l'habitat qui se trouvent sur leurs terres, notamment dans la région des Prairies. Notre organisation soeur en Amérique, Ducks Unlimited Inc., participe également à des activités du même ordre.

Étant donné que nous n'avons plus que 30 p. 100 de terres humides au Canada et qu'il en disparaît chaque jour, il est plus que jamais nécessaire d'avoir une loi et des politiques pour protéger ces terres humides, leurs habitats et nos bassins hydrographiques.

Je vais maintenant demander à ma collègue, Mme Rhonda McDougal, de vous faire une mise à jour plus scientifique et plus technique de nos travaux de recherche.

• (1150)

[Français]

Mme Rhonda I. McDougal (chercheuse scientifique, Canards Illimités Canada):

Bonjour. Je voudrais parler en français ainsi qu'en anglais, mais mon accent n'est pas très bon. Je parlerai donc seulement en anglais. Je m'excuse.

[Traduction]

J'avais prévu vous montrer quelques diapositives, mais malheureusement, en raison d'un problème de communication, ce n'est pas possible de le faire ce matin, si bien que je vais essayer d'expliquer la situation—le rôle que jouent les terres humides des Prairies comme puits de carbone sur la scène agricole.

S'agit-il d'une opportunité pour l'agriculture canadienne, pour la conservation des terres humides et pour l'environnement? Alors que nous mettons davantage l'accent sur l'amélioration des puits de carbone pour le Canada, nous travaillons également à la réduction d'émissions en agriculture par le biais de nouvelles pratiques de gestion, tant à l'exploitation agricole qu'au niveau politique. Ces deux objectifs devraient continuer d'être des aspects importants du plan d'action du Canada à l'égard du Protocole de Kyoto.

Dans le contexte du thème de Kyoto relatif au changement anthropique de l'utilisation du sol, nous nous sommes demandé si la remise en état et la gestion des terres humides des Prairies contribuent au puits de carbone biologique du Canada dans le sol agricole? Nous nous sommes aperçu que personne ne le savait. Il s'agit d'une recherche qui n'a jamais été effectuée. Notre recherche vise donc à répondre à cette question, ainsi qu'à d'autres qui lui sont connexes. Récemment, nous avons découvert que plusieurs ministères fédéraux ont compris qu'il s'agissait d'une recherche fort importante. Nous venons juste de négocier un accord avec Environnement Canada et avec Ressources naturelles Canada pour augmenter de façon significative le financement permettant de réaliser cette recherche et de lui donner une impulsion pour les trois prochaines années.

Vous pouvez bien sûr vous demander pourquoi se préoccuper des terres humides. Eh bien, nous commençons lentement à comprendre que les écosystèmes que sont les terres humides rendent de nombreux services environnementaux précieux et souvent irremplaçables à tous les Canadiens. Selon une étude récemment effectuée dans la région des fondrières des prairies du Minnesota, la valeur des terres humides correspond à 4 000 \$US l'acre. Une étude semblable qui vient juste d'être réalisée en Alberta estime que la valeur des gains économiques pour l'économie albertaine provenant des terres humides de l'Alberta représente plus de 500 millions de dollars par année. C'est un montant important, surtout dans une région du pays où l'agriculture s'évertue à rester un élément viable de l'industrie canadienne.

Pour cette étude de recherche, nous avons réuni certains des meilleurs agronomes pédologues, spécialistes des gaz à effet de serre et écologues des terres humides du Canada. Grâce à ce réseau de collaborateurs, nous avons favorisé des liens avec d'autres initiatives nationales dans ce domaine, y compris des activités financées dans le cadre du NCGAVS, soit le Système national de compte rendu et de vérification du carbone et des gaz à effet de serre du Canada; le plan d'action 2000, qui arrive à sa fin, et le PRDE, soit le Programme de recherche et de développement énergétiques.

Par ailleurs, nous collaborons étroitement avec nos collègues chercheurs de la partie américaine de la région des fondrières des prairies qui font le même genre de recherche que nous sur les terres humides dans le contexte de l'agriculture. En plus de quantifier pour la première fois les flux de gaz à effet de serre et le stockage de carbone dans ces genres de systèmes, nous évaluons également l'effet des pratiques de gestion agricole sur la scène agricole. Plus important encore, nous examinons comment appliquer ces mesures effectuées sur le terrain à l'échelle régionale et nationale par le biais de la modélisation.

J'aimerais souligner le fait que dans le cadre de cette étude, nous prenons tout en compte, pas seulement les terres humides. Lorsque les propriétaires prennent des décisions de gestion pour leur exploitation agricole, ils le font en fonction de l'ensemble de leurs terres et non pour une parcelle de 2 mètres carrés. Nous pensons donc qu'il est fort important d'examiner les émissions et le stockage de carbone, ainsi que tout le transect, à partir des zones sèches, qui peuvent être plantées d'herbe ou d'une culture annuelle peut-être, le long de la pente jusqu'en bas dans la zone riveraine, où l'on retrouve les saules, les massettes, etc., pour enfin arriver aux zones humides elles-mêmes.

Toute recommandation relative à des pratiques de gestion avantageuses que nous présentons aux agriculteurs et à Agriculture Canada par suite de cette étude devra être sensée tant du point de vue économique qu'écologique. Les meilleures pratiques de gestion des exploitants agricoles donneront des avantages non seulement en matière de stockage de carbone, mais aussi permettront de meilleurs procédés d'épandage d'engrais, des avantages quant à la qualité de l'eau, des rendements compétitifs de cultures, ainsi que des avantages environnementaux durables solidement ancrés pour les générations futures.

Le labour des terres humides asséchées représente l'une des pratiques qui, nous le savons, est préjudiciable au stockage à long terme du carbone dans les sols, ainsi qu'à la santé des écosystèmes des terres humides. Le labour disperse le carbone qui s'envole dans l'atmosphère par suite de ce que l'on appelle « l'effet champagne ». Ce que nous voulons faire comprendre essentiellement, c'est qu'une terre humide reste une terre humide, même lorsqu'elle est asséchée.

• (1155)

Malheureusement, des politiques négatives à cet égard ont été adoptées dans le passé, comme le quota des céréales dans les Prairies. Ces politiques ont encouragé les agriculteurs à détruire les terres incultes comme les terres humides et les petites forêts. En d'autres termes, nous avons perdu un nombre important de ces terres humides. Si la diminution des émissions de gaz à effet de serre devient un objectif important pour l'agriculture au Canada, il faut décourager cette pratique et nous pouvons le faire en donnant une mesure précise du processus de perte. C'est l'un des points sur lesquels nous nous arrêtons dans le cadre de notre étude.

Notre étude nous permet déjà de prouver que les terres humides et les prés agissent comme des puits biologiques. C'est extrêmement important au moment où nous examinons la diminution progressive de nos puits biologiques au Canada. D'après la recherche effectuée dans le domaine des forêts, nous comprenons maintenant que les problèmes sont posés par les incendies et les animaux nuisibles dans le puits de carbone forestier, ce qui nous pousse encore davantage à devenir capables de produire des puits de carbone des sols agricoles solides et bien définis qui, dans les Prairies, doivent en partie comprendre les terres humides, parsemées sur tout le territoire.

L'un des points forts de ce projet de recherche, c'est certainement la participation de spécialistes reconnus qui proviennent de diverses organisations et disciplines. Beaucoup de chercheurs participants représentent plusieurs organisations, comme Canards Illimités, Environnement Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada, le ministère albertain de l'Agriculture, la University of Manitoba, la University of Saskatchewan, la University of Western Ontario et le Nova Scotia Agricultural College. C'est un groupe très hétérogène. L'un de mes premiers défis a été d'intéresser les agronomes pédologues aux terres humides et les spécialistes des terres humides aux terres agricoles.

Pour faciliter tout ceci, nous avons organisé un cours annuel d'échantillonnage auquel doivent participer tous les participants, les scientifiques et les étudiants. Nous avons commencé à présenter nos conclusions de recherche aux divers ministères fédéraux participant à la recherche ou au financement.

Ce sont les fonds de Canards Illimités Canada qui sont à l'origine de cette étude, car nous avons découvert que ce domaine de recherche tombait entre les mailles du filet des initiatives habituelles de financement. Comme cette recherche touche à la fois l'agriculture, l'environnement, l'économie et la politique, elle ne peut pas se voir accorder qu'un seul mandat. Toutefois, l'année dernière nous avons réussi à obtenir une subvention stratégique du CRSNG/BIOCAP, qui souligne que cette recherche scientifique est d'avant-garde au Canada. Plus récemment, en reconnaissance de l'importance de notre recherche, nous avons reçu un financement important d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada.

J'aimerais saisir cette occasion pour reconnaître toutes ces sources de financement—notamment les ministères fédéraux qui soutiennent cette excellente recherche interdisciplinaire.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous en parler. Nous allons distribuer une trousse d'information aux membres du comité une fois que les documents auront été traduits en français.

Merci.

• (1200)

Le président: Merci, madame McDougal; je vous remercie également, ainsi que M. Turner, d'être présents parmi les autres témoins.

Nous allons commencer par le commencement en demandant à M. Richardson de prendre la parole.

M. Lee Richardson (Calgary-Centre, PCC): Merci, monsieur Tonks.

Je remercie ce groupe de témoins, fort impressionnant.

La remarque faite par M. Nantais, qui compare les émissions de véhicules à celles d'une corde de bois m'a intéressé.

J'aimerais préciser la nature de ces véhicules de catégorie Tier 2, les VUS. Jusqu'à quel point sont-ils plus énergétiques par rapport à la génération précédente de véhicules, ou les chiffres sont-ils quelque peu semblables? Combien de ces véhicules sont actuellement en circulation et combien y en aura-t-il dans cinq ans?

M. Mark Nantais: Pour ce qui est des véhicules Tier 2, le règlement relatif aux modèles 2005 est en vigueur depuis janvier 2004. Il s'agit d'un point tournant, car c'est le premier règlement relatif aux émissions qui vise les émissions de smog par opposition aux émissions GES, qui s'appliquent aux voitures, aux camions légers et aux véhicules utilitaires sportifs.

Nous en sommes actuellement à des centièmes de grammes d'émissions par mille, si bien que ces véhicules sont extrêmement propres. Ce règlement s'applique actuellement aux camions légers, ainsi qu'aux VUS, c'est donc un progrès important. Auparavant, les véhicules autres que les voitures devaient respecter des normes d'émissions beaucoup moins strictes. Tout est changé maintenant. Nous avons commencé à introduire certains de ces véhicules avant janvier 2004. Notre période de transition pour tous les véhicules court de 2004 à 2009. À ce moment-là, 100 p. 100 du parc sera de la catégorie Tier 2.

M. Lee Richardson: Lorsque vous dites 100 p. 100 du parc, voulez-vous parler des ventes de voitures neuves?

M. Mark Nantais: Exactement, les ventes de voitures neuves.

M. Lee Richardson: Pouvez-vous nous dire à peu près combien de voitures cela représenterait? À combien se chiffre le renouvellement du parc en l'espace de cinq ans?

M. Mark Nantais: Curieusement, et c'est la raison pour laquelle nous nous opposons à certains facteurs comme le système de taxation avec remise, qui retarderait le renouvellement du parc, en général, les ventes de voitures neuves représentent 8 p. 100 du renouvellement du parc par année. Nous vendons 1,5 million de véhicules par an au Canada. Par conséquent, d'ici 2009, probablement la moitié du parc en circulation, en ce qui concerne les ventes dans tous les cas, appartiendrait à la catégorie Tier 2.

M. Lee Richardson: D'accord. Je vais être rapide, car nous avons hâte d'entendre M. Watson aujourd'hui.

J'examinais ces voitures intelligentes l'autre jour, et chacune d'entre elles avait un moteur diesel. Produisent-ils plus de smog que les moteurs à essence?

M. Mark Nantais: La technologie diesel propre est une option pour l'industrie automobile en ce qui concerne ses obligations GES. Il faut bien sûr une qualité diesel appropriée pour que ces véhicules fonctionnent comme prévu. Les moteurs diesel ont toujours été plus sales, mais les nouvelles technologies les ont rendus beaucoup plus propres. Avec les normes Tier 2 toutefois, nous sommes limités dans notre capacité d'introduction d'une technologie diesel propre, car ces normes sont trop strictes.

Nous allons donc pouvoir introduire en nombre limité des technologies diesel propres susceptibles de répondre sans doute aux normes Euro 4, mais ces normes Euro 4 ne sont pas aussi strictes que les normes Tier 2. Pour que le programme fonctionne, on doit pouvoir faire une moyenne entre les véhicules, mais globalement, il faut répondre à un objectif corporatif, compte tenu du choix de véhicules offerts.

Ces véhicules sont donc beaucoup plus propres qu'auparavant. Nous faisons davantage de percées qui nous permettent de contrôler les particules qui ont tendance à être plus élevées dans le cas des moteurs diesel, si bien qu'en règle générale, ces véhicules sont beaucoup plus propres qu'ils ne l'étaient auparavant et on s'attend à davantage de progrès.

• (1205)

M. Lee Richardson: Merci.

J'aimerais aller plus loin et poser des questions aux autres, mais je suis maintenant à céder la parole à M. Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci à tous nos témoins.

J'aimerais poursuivre dans la foulée de M. Richardson, en posant mes questions tout d'abord à M. Nantais.

Quels changements faudrait-il apporter au règlement relatif aux véhicules de la catégorie Tier 2 pour avoir un diesel propre? Pouvez-vous simplement donner plus de détails à propos de ce qu'il faudrait changer à cet égard? Quelqu'un d'autre pourrait également répondre à cette question.

M. Mark Nantais: Tout d'abord, je ne suis pas sûr que notre industrie appuie des changements aux normes Tier 2. C'est le premier point. En général, les normes à modifier seraient les normes relatives aux oxydes d'azote et aux particules, mais nous ne sommes pas en faveur d'une telle solution.

M. Jeff Watson: Est-ce que le diesel propre, par exemple, retarderait l'exploitation d'autres technologies qui sont plus importantes, comme les piles à hydrogène, ou autre chose du genre?

M. Mark Nantais: Non. Au nom des sociétés membres de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, je dirais que nous fonctionnons selon le principe appelé l'état de préparation technique. En d'autres termes, c'est la capacité d'utiliser la technologie ou d'être prêt, grâce aux technologies, à répondre à la demande du marché et du consommateur qui ne cesse de changer; nous sommes alors en mesure, sur un marché automobile hautement compétitif, de répondre à la demande et d'en tirer profit.

Nos sociétés membres travaillent donc parallèlement sur toute une série de technologies. Pour répondre à nos obligations, il se trouve que certaines technologies s'appliquent davantage à certains véhicules qu'à d'autres. Certaines technologies sont prêtes à l'heure actuelle, d'autres sont toujours en cours de mise au point. Tout dépend de la façon dont les technologies cadrent avec le choix de nos produits et avec la demande du marché.

M. Jeff Watson: Étant donné ce protocole d'entente relatif à un nouvel objectif et connaissant le temps qu'il faut pour que l'industrie

de l'automobile mette au point un produit, je me demande si une de vos sociétés membres a indiqué que le développement de certains de ses produits devra maintenant changer compte tenu de ce nouvel accord; sinon, le nouvel objectif correspond-il au scénario du maintien du statu quo si bien qu'elle n'a pas à changer quoi que ce soit à cet égard?

M. Mark Nantais: J'ai déjà dit que cet accord représentait une démarche équilibrée. Ce n'est pas le statu quo, loin de là, mais parce que l'approche est équilibrée et qu'elle se concentre sur toute la gamme des gaz à effet de serre visés par le Protocole de Kyoto, elle nous permet de continuer à offrir aux Canadiens des produits qui satisfont au marché intégré d'Amérique du Nord. C'est là un avantage réel, parce que nous pouvons continuer de maintenir à un bas niveau les coûts, plutôt que de construire des produits uniques au Canada, ce qui en ferait sans aucun doute augmenter le coût. Étant donné que toutes ces technologies ont une prime qui y est associée —à certaines plus qu'à d'autres cependant—et que nous avons un véritable problème d'abordabilité au Canada, l'essentiel est de faire en sorte que nous pouvons offrir ces technologies de pointe au moindre coût aux Canadiens en offrant le même produit sur tout le marché nord-américain.

M. Jeff Watson: Le protocole d'entente ou son objectif sera-t-il touché par les lois américaines ou par les changements qui y sont apportés? Serez-vous touchés, ou votre capacité de satisfaire à la norme, d'utiliser les technologies, sera-t-elle touchée?

M. Mark Nantais: Les lois américaines auxquelles vous faites allusion concernent-elles les normes relatives à la consommation moyenne de carburant?

M. Jeff Watson: Je parle de tout ce qui pourrait se produire aux États-Unis ou au niveau des États individuels et qui influencerait, en bien ou en mal, sur votre capacité de respecter le protocole d'entente ou d'atteindre votre cible.

M. Mark Nantais: Aux États-Unis, nous nous attendons effectivement à ce que des changements soient apportés au programme national relatif à la moyenne de consommation de carburant des entreprises, c'est-à-dire au CAFE, comme ils l'appellent. Nous continuerons d'aborder ces normes sur une base nord-américaine.

M. Jeff Watson: A-t-on besoin d'une norme continentale ou l'approche à la pièce suffit-elle?

Il me semble qu'étant donné la nature intégrée du marché, il serait sage de passer à une norme continentale de manière à accélérer ces choses, à réaliser les économies d'échelle et tout le reste.

• (1210)

M. Mark Nantais: Vous avez tout à fait raison, l'approche à la pièce ne convient pas à notre industrie et ne lui a jamais convenu. À très peu d'exceptions près, où il s'agissait de répondre à un besoin unique et ponctuel, le coût de ces produits a tendance en règle générale à être plus élevé.

M. Jeff Watson: A-t-il été question d'un échéancier post-Kyoto, du genre de produits qu'on attend de l'industrie de l'automobile ou de la date à laquelle commenceront ces négociations? Je crois savoir que certaines discussions au sujet du protocole d'entente actuel ont eu lieu plutôt tardivement, à la dernière minute. Il serait préférable d'éviter de pareilles situations, pour le bien de l'industrie. Y a-t-il eu des discussions au sujet de la période post-Kyoto?

M. Mark Nantais: Donnez-nous une chance de reprendre notre souffle.

Des voix: Oh, oh!

M. Mark Nantais: Les discussions ont été plutôt intenses. Nous n'avons pas encore abordé la période débutant en 2010. Nous avons besoin de temps pour mettre en oeuvre le protocole d'entente et pour poursuivre la réalisation des objectifs intermédiaires, puis vers l'échéance du protocole d'entente, nous entamerons peut-être les discussions, si elles s'imposent à ce moment-là.

M. Jeff Watson: Je vais simplement en profiter pour poser une brève question. Quand prévoyez-vous commencer à examiner la période post-Kyoto? Existe-t-il un échéancier, a-t-on prévu en quelle année le gouvernement devra s'asseoir à la table avec vous pour vous laisser le temps de vous préparer, pour le bien de l'industrie?

M. Mark Nantais: Pas pour le moment.

Le président: Monsieur Watson, je vous remercie.

Monsieur Bigras.

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être bref pour laisser du temps à mon collègue, et aussi compte tenu du vote.

Monsieur Nantais, vous misez beaucoup sur l'accord volontaire signé avec l'industrie de l'automobile. Vous en êtes fier. Cependant, il est important de rappeler que cet accord va faire en sorte que les émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie de l'automobile ne vont pas diminuer, mais qu'elles vont être de 18 p. 100 supérieures en 2010 à ce qu'elles étaient en 1990. Ce n'est donc pas une réduction des émissions en tant que telles, mais une augmentation de 18 p. 100.

Deuxièmement, j'aimerais que vous nous parliez de cet accord volontaire sur les rendements du carburant qui a été signé en 1982. En passant, c'était une entente volontaire qui devait permettre l'amélioration de l'efficacité énergétique. Cet accord volontaire a-t-il véritablement permis d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules?

Troisièmement, dans l'accord qui a été signé, vous avez prévu une réduction de 2,4 mégatonnes en 2007. J'aimerais savoir quel plan vous avez déposé au gouvernement pour faire en sorte que cet objectif provisoire soit respecté. Ce qui m'inquiète est que, bien sûr, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules fait partie de cet accord, mais les fabricants internationaux d'automobiles en font partie également. Les membres de vos associations, c'est-à-dire Ford, General Motors, Chrysler, ne sont pas des constructeurs qui, au cours des dernières années, ont véritablement mis en place des mesures pour améliorer l'efficacité des véhicules et fournir aux citoyens des véhicules hybrides. Ce sont plutôt les fabricants internationaux, dont Toyota et Honda, qui ont été capables d'offrir des véhicules hybrides aux consommateurs.

Donc, quelle sorte d'arbitrage allez-vous faire dans votre industrie? Comment allez-vous dire à Ford et à Chrysler qu'ils doivent atteindre tels objectifs afin que vous puissiez respecter vos engagements prévus pour 2007?

J'aurais une dernière question. Je vais essayer de la poser rapidement. Le gouvernement et l'industrie sont présents au comité de surveillance qui a été mis sur pied, mais le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile est absent. Aurait-on souhaité que le syndicat soit présent à ce comité de surveillance des objectifs prévus par l'entente?

[Traduction]

M. Mark Nantais: Si vous le permettez, monsieur Bigras, j'aimerais tout d'abord dire que le protocole d'entente auquel vous

faites allusion a donné des résultats en termes de rendement du carburant. Le protocole fixait l'objectif à 8,6 litres par 100 kilomètres, objectif que l'industrie a atteint pour les voitures de tourisme. Le parc actuel a une consommation approximative de 7,2 litres par 100 kilomètres. Il y a donc eu amélioration. Il y a aussi eu amélioration du fait que les exigences du consommateur ont sensiblement changé, et ce surtout en réaction au faible prix de l'énergie.

C'est donc un programme qui a donné des résultats. C'est aussi un programme qui nous a permis de conserver notre approche intégrée à l'échelle de l'Amérique du Nord pour l'offre de nos produits, ce qui profite aux Canadiens du point de vue des coûts et du point de vue des choix.

Ensuite, vous avez parlé des cibles intermédiaires associées au plus récent protocole d'entente en matière de GES, signé le 5 avril. Faut-il vous rappeler que cet accord s'applique à l'échelle de l'industrie, soit aux constructeurs qui sont membres de mon association et à ceux qui y ont adhéré. Cela n'a rien à voir avec l'objectif précis d'une entreprise. L'accord n'en prévoit pas. Il appartiendra donc à chaque constructeur, par les produits et les technologies qu'il prévoit introduire sur le marché, de contribuer à réaliser l'objectif de l'industrie. La réalisation de l'objectif sera évaluée en fonction d'un scénario de référence défini par le gouvernement et ce scénario de référence représente déjà plus que le statu quo. Notre industrie a nettement l'intention de respecter l'entente, parce qu'elle ne vise pas que les nouveaux véhicules, mais bien tout le parc de véhicules en circulation et que, de toute évidence, la plupart des réductions peuvent être réalisées au niveau des véhicules qui circulent sur nos routes.

Vous laissez également entendre que les sociétés qui sont membres de mon association n'ont pas amélioré le rendement du carburant. Il est évident que les constructeurs du Canada membres de notre association construisent des véhicules différents. Ils offrent également la technologie hybride. General Motors offre une camionnette hybride et Ford, un véhicule utilitaire sport hybride. Toutefois, les hybrides ne régleront pas tous les problèmes. Ils ne font que partie de la solution. Il existe d'autres nouvelles technologies—par exemple, la désactivation sur demande des cylindres—qui peuvent améliorer tout autant le rendement du carburant. Elles commencent à être intégrées dans les véhicules qu'offrent sur le marché les constructeurs qui font partie de mon association.

Donc, si l'on parle d'une industrie du transport durable et d'une industrie de l'automobile durable, l'idée est de faire en sorte que ces constructeurs ont la souplesse voulue pour réagir au marché de manière équilibrée, d'une manière qui ne défavorise pas un constructeur particulier par rapport à un autre.

Votre dernier point concerne les cibles particulières. Comme je l'ai mentionné, il n'y a pas de cible particulière fixée pour chaque constructeur. En ce qui concerne les plans visant à atteindre l'objectif intermédiaire de 2,4 mégatonnes en 2007, je vous rappelle qu'il n'est pas question d'exiger de chaque constructeur qu'il soumette un plan. Il existe un comité de surveillance formé de représentants du gouvernement et de l'industrie qui non seulement examinera la cible projetée pour l'année suivante, mais fera rapport également de l'atteinte de la cible au cours de l'année visée. À cette fin, il se fiera aux données qui lui sont constamment fournies sur les émissions des véhicules par Transports Canada ainsi qu'aux données sur les nouvelles technologies de niveau 2 qui se trouvent à Environnement Canada et aux autres facteurs ou sources d'information qu'il juge pertinents.

Il existe donc un moyen de surveiller la réalisation des objectifs. Il existe également un moyen de produire des rapports publics. Les constructeurs n'auront pas à présenter des plans confidentiels, ce que vous êtes peut-être en train de suggérer. Il s'agit-là de renseignements très secrets. Ils ne seront pas rendus publics.

J'espère avoir répondu à vos questions.

• (1215)

[Français]

M. Christian Simard (Beauport—Limoilou, BQ): Je suis un peu inquiet. Vous dites que c'est secret ou que ce n'est pas transparent. Cela donne un peu l'impression que, dans le fond, cela va être business as usual et qu'on espère, par une simple amélioration des technologies existantes, atteindre la réduction de 5,2 mégatonnes sans faire d'efforts particuliers ou sans qu'il y ait véritablement d'objectifs contraignants. On se dit simplement que les ingénieurs et la technologie vont y arriver par eux-mêmes, et sinon, so what?. Ce n'est pas une loi, c'est volontaire.

Je dois être assez critique envers certaines choses. Dans votre mémoire, monsieur Nantais, vous dites que votre protocole d'entente est supérieur à ce qui est demandé, soit que vous avez un objectif de réduction de 5,3 mégatonnes plutôt que les 5,2 mégatonnes ciblées dans le plan. Ces différences sont ridicules quand il s'agit d'un objectif volontaire. Normalement, l'objectif aurait dû être de 7 ou 8 mégatonnes. On sait qu'il y a une marge d'erreur dans l'atteinte de l'objectif et qu'on pourrait facilement se tromper. Je trouve que c'est une erreur de communication publique que de dire qu'on vise 5,3 mégatonnes pour obtenir 5,2 mégatonnes et de s'en vanter en prétendant que l'industrie s'autodiscipline de façon supérieure à ce que le gouvernement demande. Cela dénote peut-être qu'on n'est pas dans le bon esprit, c'est-à-dire qu'on ne veut pas faire sa part.

De façon tout aussi critique, si vous me le permettez, monsieur Nantais, je commenterai votre façon de considérer les émissions de votre industrie seulement par rapport au phénomène du montage des automobiles. Vous ne vous rendez responsable que de très peu d'émissions de gaz à effet de serre en ne considérant que le montage de vos automobiles, et non ce qu'elles produisent. Vous ne comparez pas la part de pollution de l'industrie automobile à la réduction de 5,2 mégatonnes que vous allez faire — ou ne pas faire — de façon volontaire. Votre critique des taxes en est affaiblie d'autant. C'est plutôt tentant pour le public de dire qu'on devrait être plus contraignants envers cette industrie qui, si on considère les émanations des automobiles, est responsable d'une partie importante des émissions de gaz à effet de serre. Votre discours ne me convainc pas.

Monsieur Bondy, avec tout le respect que j'ai pour le syndicat des Travailleurs canadiens de l'automobile, je me permets aussi de signifier qu'il serait plaisant d'avoir un document en français qui soit lisible. Malheureusement, il y a des erreurs de montage, et votre version française du mémoire est impossible à lire.

Je vois que vous êtes d'accord dans votre...

• (1220)

[Traduction]

Le président: Monsieur Simard, excusez-moi, mais je suis très conscient qu'il ne nous reste plus grand temps. Puis-je vous proposer de simplement finir de poser votre question? Nous reviendrons ici après le vote et vous pourrez alors obtenir votre réponse. Il reste encore assez de temps pour le faire.

Souhaitez-vous finir de poser votre question?

[Français]

M. Christian Simard: En fait, je vais plutôt poser mes questions à M. Bondy après le vote et demander le commentaire de M. Nantais maintenant.

[Traduction]

Le président: Vous allez devoir nous excuser pour quelques minutes. D'après le greffier, notre absence ne devrait pas prendre plus de 15 minutes, après quoi nous pourrions reprendre là où nous nous sommes arrêtés. D'accord?

M. Barry Turner: Un seul vote?

Le président: Oui, juste un.

Le comité suspend ses travaux, mais les reprendra après le vote.

• (1222)

_____ (Pause) _____

• (1247)

Le président: Nous allons reprendre nos délibérations.

Lorsque nous avons suspendu nos travaux, M. Simard avait la parole. Souhaitez-vous finir de poser vos questions, monsieur Simard, après quoi nous pourrions entendre la réponse des témoins?

[Français]

M. Christian Simard: Merci, monsieur le président.

J'interpellais M. Nantais sur l'absence de contraintes et sur la possibilité que l'objectif ne soit pas atteint, même s'il est trop faible. Il disait à mon confrère Bernard Bigras que les plans d'action et les cadres de référence relevaient du secret industriel. Ce qui constitue moins un secret est qu'on n'atteindra pas les objectifs du Protocole de Kyoto. Cela coûtera très cher, et je pense que le Canada perdra sa réputation. Je trouve triste qu'on ne contribue pas à limiter l'effet de serre.

Je demandais à M. Nantais de réagir à ces commentaires.

[Traduction]

M. Mark Nantais: Monsieur Simard, je vous remercie beaucoup. Je respecte certes votre opinion concernant notre protocole d'entente relatif aux GES. Vous avez certainement raccourci un peu vos questions.

Vous avez soulevé plusieurs points fort valables, et ma réponse devrait, je crois, énormément vous éclairer sur ce que nous avons réussi à faire grâce à cet accord sur les gaz à effet de serre.

Tout d'abord, vous avez fait observer qu'il s'agit d'un accord volontaire. Et alors?

Le point à retenir, c'est que nous avons un accord équilibré, comme nous l'avons mentionné. En tant qu'industrie, nous avons acquis beaucoup d'expérience dans la signature d'accords volontaires qui ont donné d'excellents résultats. Souvent, ces accords volontaires ont permis de réaliser beaucoup plus que ce n'aurait été le cas s'il y avait eu un règlement, parce que bien souvent, il était possible de réglementer certaines des choses dont nous convenons dans le cadre d'accords volontaires.

Vous avez également laissé entendre que nous devrions peut-être atteindre une cible de réduction de 7,8 mégatonnes. À nouveau, il faut examiner toute la question en fonction de ce qui est réalisable et de ce qui ne l'est pas et de ce qui va permettre de conserver les emplois ici au Canada, particulièrement dans l'industrie de l'automobile, dont l'apport au produit intérieur brut dans le secteur manufacturier, le plus important secteur, est de 13 p. 100. Nous ne pouvons pas sauver le monde et je crois qu'il faut se rappeler que l'accord sur les GES est un accord de ralentissement de la croissance. Nos émissions de gaz à effet de serre en tant que pays continuent d'augmenter, quoi que nous fassions. Je n'ai vu aucune proposition selon laquelle nous allons en réalité réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Elles vont continuer de croître. Nous allons concentrer tous nos efforts sur le ralentissement de cette croissance, et c'est ce que fait cet accord sur les GES.

Le gouvernement du Canada a demandé, dans son plan de 2002, que nous réalisions une réduction de 5,2 mégatonnes. Pour ce qui est des 5,3 mégatonnes, c'est une cible issue strictement de la négociation. Je ne laisse pas entendre, loin de là, que c'est nettement au-delà de 5,2. En fait, nous nous sommes demandés nous-mêmes pourquoi la cible était de 5,3.

J'estime aussi que ce serait une grossière erreur de laisser entendre que les distances de déplacement, par exemple, ne jouent pas un rôle dans la façon dont nous allons atteindre la cible et réduire l'augmentation des émissions de GES dans le secteur du transport. Quand les distances de déplacement sont égales à la quantité d'essence consommée par les automobilistes—qui est directement proportionnelle aux émissions de CO₂—, de toute évidence, elles représentent une partie seulement des réductions de GES dans le secteur du transport, mais une partie très importante tout de même. Je ne laisse pas entendre que notre protocole d'entente concernant les GES impose tout le fardeau au consommateur; les réductions sont dictées en grande partie par la technologie, par un scénario autre que le statu quo.

Il ne faudrait pas oublier non plus que la cible de réduction de 5,2 mégatonnes demandée de notre industrie est une des cibles les plus élevées qui sont énumérées dans le plan, en termes de coût par tonne. Chaque tonne réduite coûte 157 \$. C'est une des cibles sectorielles les plus élevées.

Donc, désolé, mais il faut que je corrige peut-être certaines idées fausses que l'on a au sujet de cet accord sur les GES et que je fasse bien comprendre que ce n'est pas un scénario de maintien du statu quo. Il s'agit d'un accord plutôt rigoureux parce qu'il prévoit également les moyens de faire un suivi et de produire des rapports. Je crois que dans l'ensemble, comme je l'ai dit dans ma déclaration, il s'agit d'un bon accord équilibré qui est avantageux pour le Canada.

• (1250)

Le président: Je vous remercie beaucoup. Monsieur Simard, ce bloc de temps est épuisé.

Monsieur Nantais, je tiens à vous remercier.

Monsieur Wilfert, vous avez dix minutes.

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tout le monde d'être venu aujourd'hui.

Tout d'abord, en ce qui concerne l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, monsieur Nantais, comme vous le savez, l'accord conclu par le gouvernement n'a rien d'inhabituel, étant donné que nous avons signé, je crois, 14 autres protocoles d'entente. Ce que ne comprennent peut-être pas bien certains membres du comité, c'est la voie que vous vous êtes engagés à prendre. De quelle façon, en fait, cette voie qui vous permettra de réaliser des réductions de 5,3 mégatonnes sera-t-elle surveillée afin de vérifier la conformité?

M. Mark Nantais: Monsieur Wilfert, je vous remercie beaucoup d'avoir posé la question.

L'exécution de l'accord est surveillée par un comité formé d'un nombre égal de représentants du gouvernement et de l'industrie. Des cibles intermédiaires ont été fixées pour les années 2007, 2008 et 2009 et, bien sûr, la dernière année, qui est 2010. Le comité analysera et surveillera certainement nos progrès en vue de réaliser chacun de ces objectifs intermédiaires pour vérifier l'atteinte de l'objectif final. Ces rapports seront rendus publics. Il examinera les prévisions réelles pour une année donnée pour la réalisation de l'objectif intermédiaire, en ce sens que naturellement il fera rapport de la réalisation ou non-réalisation de notre objectif.

S'il décide ou qu'il lui semble que nous n'atteindrons pas nos cibles intermédiaires ou la cible finale, ce comité mixte du gouvernement et de l'industrie évaluera les facteurs qui expliquent cette non-conformité. Il évaluera les facteurs qui relèvent certes de notre volonté en tant qu'industrie, il évaluera les facteurs qui échappent à notre contrôle en tant qu'industrie, puis il prendra sa décision ou fera une recommandation. À ce moment-là, le gouvernement s'est réservé, à vrai dire, le droit de réglementer l'industrie s'il semble que nous sommes incapables d'atteindre les cibles. Donc, plusieurs mécanismes sont prévus dans l'accord pour évaluer la progression, déterminer si nous avons respecté les exigences et, naturellement, préserver le droit du gouvernement de prendre des règlements au moment de son choix.

L'hon. Bryon Wilfert: Je vous remercie.

De quelle façon, selon vous, l'approche adoptée par le gouvernement du Canada est-elle différente de celle qui a été adoptée, par exemple, par des États comme la Californie? Pourquoi l'approche californienne, bien qu'il s'agisse clairement d'un règlement coercitif, ne sera-t-elle probablement pas à long terme dans le meilleur intérêt, faut-il supposer, du consommateur et probablement de l'industrie?

M. Mark Nantais: Il m'est impossible de commenter la situation californienne et le litige en cours là-bas, mais de toute évidence, comme je l'ai déjà mentionné, l'approche que nous avons adoptée dans le cadre de cet accord sur la réduction des gaz à effet de serre s'inscrit dans la continuité de l'approche intégrée à l'échelle de l'Amérique du Nord pour nos produits. Elle offre donc des avantages aux consommateurs, sur le plan des coûts, tout en prévoyant l'utilisation des technologies les plus perfectionnées de contrôle des émissions.

La réglementation, dans ce cas particulier, aurait beaucoup nui à ce que nous construisons ici, au Canada, et à ce que nous offrons en fin de compte au Canada. À nouveau, ces coûts, comme je l'ai déjà mentionné, oscillent aux alentours de 157 \$ par tonne.

•(1255)

L'hon. Bryon Wilfert: La bonne nouvelle, c'est que nous n'avons pas eu à vivre un litige pour y arriver.

M. Mark Nantais: Nous avons effectivement évité le litige.

Le président: J'aimerais vous interrompre simplement pour donner une précision.

M. Bondy a été obligé de nous quitter parce qu'il avait un avion à prendre. Malheureusement, en raison du vote et de tout le reste, nous accusons un léger retard.

Je crois savoir, monsieur McDougal, de même que monsieur Turner, que vous avez également d'autres engagements.

Je me demande si nous pouvons excuser ces témoins.

Monsieur Nantais, vous assumez en réalité le fardeau de répondre à la plupart des questions, ce dont je vous suis reconnaissant.

Chers collègues, je me demande si, pour que les invités qui restent aient le sentiment que nos travaux se déroulent avec à-propos, nous ne pourrions pas mettre fin à nos blocs de 10 minutes, puis excuser les témoins. À moins que vous n'ayez une dernière question à laquelle vous ne pouvez pas résister, je suis sûr que nous pouvons le faire, mais nous allons essayer simplement de raccourcir les 10 minutes pour qu'elle puisse être posée.

Monsieur Wilfert, je vous remercie. Vous pouvez poursuivre.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, j'ai une dernière question.

Monsieur Nantais, en ce qui concerne la taxation avec remise, vous avez très clairement exposé votre position, soit que vous n'y êtes pas favorable. Comme vous le savez, le gouvernement a simplement suggéré que la table ronde nationale se penche sur la possibilité. En quoi est-ce différent, par exemple, de la décision prise par le gouvernement de l'Ontario de consentir une remise de 1 000 \$ sur certains véhicules à haut rendement énergétique ou des remises envisagées par le Secrétaire américain à l'énergie qui ont depuis lors été réduites? Vos propos à cet égard, exprimés en termes très forts, indiquent que vous estimiez qu'on essayait de manipuler le marché ou d'influencer les consommateurs. À nouveau, il s'agit-là d'une proposition qui va être examinée, et je présume que votre industrie et d'autres auront certainement la possibilité de faire connaître leur point de vue à cet égard.

J'aurais ensuite une autre question à poser aux autres témoins.

M. Mark Nantais: Tout d'abord, j'espère que cet échange ne dissuade pas les autres secteurs d'adopter une approche volontaire à l'égard des réductions de gaz à effet de serre. Manifestement, la question de la taxation avec remise a eu un effet très pervers sur le marché. D'après certains, cette mesure vise surtout à provoquer un changement dans le comportement des consommateurs.

La taxation avec remise est effectivement différente de ce que fait l'Ontario en termes d'incitatif—je parle d'incitatif parce qu'il n'y a pas de lien avec l'autre membre de l'équation, soit la taxation—pour persuader les consommateurs d'acheter un véhicule hybride, par exemple. Voilà où selon nous, étant donné le coût de ces technologies, il faudrait que les gouvernements mettent l'accent ou insistent dans leurs objectifs stratégiques, plutôt que de faire de la taxation avec remise, une formule selon laquelle il faut taxer très lourdement pour provoquer un changement d'importance dans les décisions d'achat des consommateurs. Il faut vraiment insister beaucoup plus sur les incitatifs.

L'Ontario représente un exemple très intéressant parce que, mis à part l'incitatif offert pour les véhicules hybrides, elle prévoit aussi ce

qu'elle appelle une taxe aux fins de conservation du carburant. Cela revient essentiellement à un régime de taxation avec remise, dans le cadre duquel on impose les véhicules plus énergivores et qu'on essaie de verser une très petite remise à l'égard des véhicules plus économes. Leurs propres études ont montré qu'à elle seule, cette mesure retarde l'achat de véhicules neufs d'environ 1,9 p. 100. C'est justement l'effet qui est associé, selon nous, à un régime de taxation avec remise. Plus vous taxez, plus l'effet qu'aura cette taxe sur l'objectif stratégique global sera pervers, soit de retarder l'achat de véhicules neufs et de ralentir le renouvellement du parc, ce qui est absolument essentiel pour réaliser les avantages environnementaux du secteur du transport privé.

L'autre avantage de renouveler plus rapidement le parc automobile, c'est que les véhicules équipés de systèmes de sécurité plus perfectionnés seront mis sur le marché plus vite. Les grandes améliorations apportées qui ont fait baisser le nombre de blessures graves et de décès sont venues surtout des nouvelles technologies utilisées pour la construction des véhicules. Certaines études européennes révèlent que, si l'on renouvelait tout le parc automobile d'Europe, le nombre de décès chuterait d'office de moitié. Donc, le renouvellement du parc est névralgique, tant du point de vue environnemental que du point de vue de la sécurité.

•(1300)

L'hon. Bryon Wilfert: Pourriez-vous fournir ces documents au comité?

M. Mark Nantais: Nous avons l'intention de faire de notre mieux pour contribuer aux délibérations de la table ronde.

L'hon. Bryon Wilfert: Et à celle plus particulièrement de notre comité...?

M. Mark Nantais: Aux délibérations de votre comité également. Nous le ferons avec plaisir.

L'hon. Bryon Wilfert: Je vous serais reconnaissant de nous fournir ces documents.

Monsieur Payne, je tiens tout d'abord à féliciter votre syndicat. Vos membres ont très tôt souscrit à ce que nous tentons de faire en matière de changement climatique.

Avez-vous eu la possibilité d'examiner le plan rendu public par le gouvernement le 13 avril au sujet du changement climatique?

M. Brian Payne: Oui. Je ne l'ai pas lu moi-même, mais nos dirigeants et nos membres l'ont fait.

L'hon. Bryon Wilfert: Quel effet aura ce plan particulier sur les buts que s'est fixés dans le passé votre syndicat?

M. Brian Payne: Je vais demander à M. Newman, notre principal chercheur, de répondre à cette question.

M. Keith Newman (directeur, Recherche, Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier): Nous avons beaucoup d'objectifs. Le président a fait allusion à l'objectif de la sécurité énergétique au Canada, surtout en ce qui concerne l'exportation de gaz naturel vers les États-Unis.

Je veux juste souligner que, d'après les études de l'industrie ou celles de l'institut de recherches de l'industrie, notre production de gaz sera d'environ 6 billions de pieds cubes en 2010 et de seulement 2 billions de pieds cubes en 2025. Cela proviendra des sources traditionnelles. Ils espèrent que la différence sera compensée par le pétrole exploité en mer qui n'est pas autorisé et par le méthane de houille qui n'est pratiquement pas exploité ainsi que diverses autres choses dans des endroits isolés, mais ce ne sont que des hypothèses. Aussi sommes-nous très préoccupés par la transition de Kyoto, car à notre avis, le gaz naturel est un carburant essentiel pour cette région et pour les industries pétrochimiques canadiennes où sont employés nos membres. Donc, nous sommes mécontents qu'il n'y ait rien à ce sujet.

Nous reconnaissons que l'accord de Kyoto est important et nous appuyons complètement l'intention déclarée du gouvernement de se rendre à Kyoto. C'est certainement un objectif important en ce qui nous concerne. Comme il a été dit, la première recommandation de notre politique de l'énergie visait à atteindre les objectifs de Kyoto et, en fin de compte, le Parlement l'a adoptée. Nous croyons qu'il faut tout simplement se mettre au travail.

Nous croyons aussi qu'il devrait changer notre mode de vie, ne pas tergiverser et entamer le scénario du statu quo—et peut-être un peu plus. C'est, à notre avis, une opportunité et l'industrie et les consommateurs devraient avoir des défis. Nous devrions considérer cela comme un projet; le Canada devrait être le pays le plus écologique des principaux pays industriels au monde. Ce qui nous laisse vraiment perplexe, ce sont les raisons pour lesquelles nous sommes si timides et ne voulons pas dépenser des sommes relativement insignifiantes pour faire ce genre de chose.

L'hon. Bryon Wilfert: On nous a dit que c'est probablement le plan le plus agressif de tous les pays du G-7, et en fait le budget le plus écologique de toute l'histoire. Espérons que nous pourrions mettre cela en vigueur dès que nous nous engagerons dans cette voie et qu'il y aura des consultations et d'autres mises en oeuvre au cours des six ou dix prochains mois.

J'ai remarqué que vous avez des documents, étant donné que je n'en ai pas reçus, je me demandais si cela pouvait servir à développer certains de vos points, que nous pourrions examiner.

M. Brian Payne: Monsieur le président, nous avons des copies de notre politique syndicale sur l'énergie. Malheureusement, il n'y en a pas assez pour tous les membres du comité, mais cette politique se trouve aussi dans notre site Web. En plus des commentaires que j'ai faits en lisant le document aujourd'hui, nous vous fournissons une version traduite de ce document. Malheureusement, la traduction n'a pas été faite à temps.

Notre politique sur l'énergie a été rendue publique; elle est consultable dans notre site Web et je vous invite à la consulter. Elle résulte de nombreuses consultations et beaucoup d'efforts faits dans notre bureau de l'autre côté de la rue ici, Ottawa, et aussi des efforts de l'industrie et d'autres parties. Ce n'est pas un effort commun, mais c'est certainement écrit en tenant compte de toutes les réalités de notre monde, telles que nous les percevons.

• (1305)

Le président: Merci, monsieur Payne. Nous demanderons au secrétaire parlementaire de nous en fournir un résumé.

M. Brian Payne: La question d'une transition juste, qui est évidemment importante et que j'ai mentionnée au début et à la fin, est aussi abordée dans la politique. Si vous allez vous trouver en première ligne pour appuyer ce type de changement, vous devez aussi vous attendre à cela. Quand la société dit qu'il faut faire

quelque chose différemment, ce n'est plus simplement un changement technologique ordinaire que pourrait faire l'industrie. Il est évident que nous croyons que la société peut aussi jouer un rôle dans les mesures réparatrices pour les travailleurs.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Cullen, vous avez 10 minutes.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NP): Merci, monsieur le président. Merci aux témoins qui sont restés.

J'ai deux ou trois questions pour M. Payne. Pour revenir à votre dernier point sur la transition juste. En vous fondant sur votre expérience dans les négociations portant sur une transition juste avec la politique gouvernementale, dans quelle mesure pensez-vous que le gouvernement saura régler cette question?

M. Brian Payne: J'essaie d'être optimiste. Je sais que nous devons relever toutes sortes de défis, depuis des négociations collectives à des questions de ce genre. Nous en avons parlé avec M. Anderson il y a quelques années et nous avons soutenu l'initiative.

Je crains que le gouvernement n'offrira pas une transition juste et appropriée à cause du changement de société que cela implique. C'est beaucoup plus complexe que de décider qui a droit à l'assurance-emploi. Je suis toujours optimiste, mais on ne m'a pas encore convaincu que le gouvernement le fera. Ceux qui, parmi nos membres, appuient cette initiative le font parce qu'ils croient qu'elle sert leurs intérêts à long terme. Ils se sentiront trahis si les gens n'utilisaient pas les mécanismes dont ils disposent, y compris un petit impôt sur la production de richesse pour l'industrie, pour relever ce défi. Je suis donc optimiste, mais c'est au fruit que l'on juge l'arbre.

M. Nathan Cullen: En ce qui concerne vos discussions avec l'ancien ministre de l'Environnement, quand votre syndicat a signé cette entente, est-ce que les négociations dépendaient du fait qu'elles sont une composante de la transition juste? Le Plan vert a été publié récemment sans aucune déclaration. J'aimerais savoir pourquoi vous continuez à être confiant et à exprimer votre appui. N'était-ce pas une éventualité dans les négociations?

M. Brian Payne: Il y a une éventualité. Beaucoup d'entre nous sont concernés et aussi en tant que citoyens. En tant que citoyens, nous croyons que c'est ce qu'il faut faire.

Beaucoup de nos membres, que cela ne touche pas, du moins dans leur lieu de travail, n'ont aucun problème à dire : « C'est juste, appuyons Kyoto ». C'est comme si quelqu'un qui ne travaille pas dans l'industrie forestière déclarait qu'il faudrait arrêter d'abattre des arbres au Québec. En tant que citoyens, nous sommes concernés.

Nous avons accordé notre soutien, car il y avait une contrepartie. Ce serait absolument exorbitant de s'y prendre autrement. De dire, pour les travailleurs du secteur de l'énergie : « Nous sommes prêts à perdre des emplois dans certains endroits. Nous sommes prêts à ne plus fabriquer ce genre de produit si le monde dit qu'il ne devrait plus être fabriqué ou que l'usine qui le fabrique devrait être nettoyé » constitue un grand pas en avant.

En disant cela, nous nous attendons à qu'il y ait une contrepartie. Ce n'est simplement un conflit entre nous et un employeur quelque part. Nous croyons que quand la société est impliquée dans ce processus, il y a certaines obligations. Si vous posez la question dans la rue, en tant que citoyen, ce serait différent, mais pour notre syndicat la contrepartie en est un élément important.

M. Nathan Cullen: J'ai deux ou trois questions à poser à M. Nantais.

En ce qui concerne ce protocole, le fait que le système ne soit pas obligatoire me pose quelques problèmes. J'essaie de le voir du point de vue des entrepreneurs. Si nos salaires étaient une entente volontaire au lieu d'une entente fixe, beaucoup de nos membres et d'autres personnes seraient préoccupés.

Il n'est pas demandé aux entreprises individuelles de faire rapport de leurs réductions des GES. N'est-ce pas?

• (1310)

M. Mark Nantais: En vertu du PE sur les GES, le rapport sera fait par l'industrie. Mais les entreprises individuelles continueront à faire rapport de leur moyenne de consommation moyenne de carburant conformément au programme de la consommation moyenne de carburant de l'entreprise.

M. Nathan Cullen: Que se passe-t-il si l'industrie décide de se retirer du protocole d'entente? C'est volontaire, fondé sur la satisfaction des deux parties. Si vous décidez de vous retirer ou si les membres que vous représentez se retirent, quelles en seront les conséquences?

M. Mark Nantais: Si une compagnie importante se retire, ce serait un moment critique du protocole d'entente.

M. Nathan Cullen: Est-ce que des amendes seront imposées à l'industrie ou l'entreprise individuelle qui se retirent?

M. Mark Nantais: Non. C'est pur cela que le gouvernement a précisé que l'entente pouvait être révoquée à n'importe quel moment. Le gouvernement pourrait ensuite décider de réglementer. Donc, si une ou plusieurs grandes compagnies décidaient de se retirer de l'entente, la situation serait alors tout à fait différente. À ce stade, le gouvernement évaluera ses options pour réglementer.

M. Nathan Cullen: Dans ce cas, il y a aura une réglementation?

M. Mark Nantais: Il y a des chances.

On a parlé des 14 ou plus ententes volontaires que nous, en tant qu'industrie, avons faites concernant diverses questions, y compris la sécurité, les émissions et la prévention de la pollution dans nos usines. Le fait que ce soit les directeurs généraux qui ont signé ces ententes prouve que l'engagement existe au plus haut l'échelon. Quand les compagnies membres de l'Association canadienne de constructeurs de véhicules signent une telle entente, nous considérons que c'est un règlement de fait.

M. Nathan Cullen: D'accord, j'apprécie cela. Je me demande toujours pourquoi, si c'est aussi sérieux, ne pourrait-elle pas être obligatoire.

En 2002, le ministère des Transports a signalé de nombreux problèmes dans les rapports des économies dans l'ensemble du secteur. Quelles amendes, le cas échéant, seront imposés à certaines parties de votre secteur pour ne pas avoir signalé les améliorations qu'elles ont apportées ou celles qu'elles n'ont pas faites?

Me suivez-vous?

M. Mark Nantais: Oui.

M. Nathan Cullen: Je peux aller au devant des citoyens canadiens, que nous représentons, et dire que cette entente est solide, qu'il y a beaucoup d'assurances, de filets de sécurité et que si, pour une raison quelconque, l'industrie décide de ne pas faire ces réductions, elles seront mises au pied du mur et nous nous assurerons que ces réductions soient faites et que l'air soit nettoyé.

M. Mark Nantais: Je vous comprends et je suis d'accord.

En ce qui concerne les rapports remis à Transports Canada dans le cadre de ce qu'ils appellent le programme V-fees où nous envoyons

les données de la moyenne de consommation moyenne de carburant de l'entreprise, je ne connais aucune entreprise qui n'ait pas envoyé de rapport.

Dans certaines cas, la remise de rapports a accusé des retards à cause du processus. Autrement dit, ils n'ont pas été remis dans les délais, mais ils ont été envoyés très peu de temps après ces délais. Il me semble que toutes les compagnies ont présenté un rapport.

Il peut y avoir des cas où les rapports ont été envoyés avec du retard, mais tout le processus vise à assurer qu'au départ, une entreprise présente des « prévisions ». Elle fait, ensuite, le suivi de ces prévisions avec des données réelles, si je peux m'exprimer ainsi, en termes de ventes, car les ventes entrent dans la moyenne pondérée en fonction des ventes, pour calculer sa consommation moyenne de carburant. Donc, dans certains cas, des retards sont possibles. Pour être franc, certains de ces retards sont dus au processus en place à Transports Canada, aussi nous travaillons avec le ministère pour améliorer le processus.

M. Nathan Cullen: Permettez-moi de vous interrompre, c'est seulement pour savoir combien de temps il me reste. Donc, cette relation mixte, en termes de la quantité des véhicules vendus et la composition de la flotte, entre dans l'équation utilisée par l'industrie. Je crois comprendre que c'est en raison de cette combinaison qu'on utilise ce nombre de mégatonnes et pas un pourcentage.

L'objectif général vise à améliorer le rendement énergétique des véhicules et à réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. N'est-ce pas? Je crois savoir que le marché des VUS et des petits camions est rentable, et beaucoup de voitures vendues dans ce pays ne rapportent pas d'argent et sont, dans certains cas, un manque à gagner, d'après ce que j'ai entendu dire dans l'industrie.

Il me semble qu'il y a une incitation à continuer à fabriquer de grandes voitures et cela entraîne une incitation à permettre de plus grandes émissions de gaz à effet de serre. Pourquoi ne pas utiliser un pourcentage? Pourquoi ce mégatonnage et ce chiffre flottant d'un...? J'essaie de me souvenir du bon terme. C'est un terme composé de trois mots qui est utilisé dans le protocole d'entente qui mentionne ce modèle.

• (1315)

M. Mark Nantais: Composition du chiffre de ventes?

M. Nathan Cullen: C'est un autre terme, mais peu importe, je suis un peu préoccupé par une incitation à vendre un plus grand nombre de véhicules et à vendre des voitures plus grand et à moindre rendement énergétique, contrairement à ce que font certains de nos partenaires de l'OCDE qui ont opté pour des véhicules plus petits et à haut rendement énergétique.

M. Mark Nantais: Peut-être pourrais-je commencer, monsieur le président, par l'OCDE ou par la situation en Europe. Ils ont signé une entente, mais c'était une entente de l'industrie, de nouveau, et des progrès importants ont été faits pour réaliser leur objectif, c'est-à-dire le dioxyde de carbone par gramme par kilomètre, je crois. La plupart des progrès réalisés à ce jour l'ont été grâce au diesel propre, dont j'ai parlé tout à l'heure. Et les diesels propres constituent aujourd'hui un peu plus de 50 p. 100 du marché. Donc, ils ont pu faire des progrès, car franchement, leurs normes relatives aux émissions ne sont pas aussi rigoureuses que les nôtres, comme je l'ai aussi mentionné, mais aussi en raison du traitement fiscal favorable accordé au carburant diesel propre, c'est un domaine où des progrès peuvent encore être réalisés au Canada.

Donc, certains facteurs entrent en jeu en Europe, mais pas au Canada. En outre, leur entente traite aussi de la question des conséquences économiques. Si une entreprise va être injustement lésée par cette entente, il existe des « portes de sortie ». Ce qui n'est pas le cas au Canada où il n'y a pas de portes de sortie pour échapper aux conséquences économiques.

J'ai oublié votre autre question.

M. Nathan Cullen: Je m'inquiète du temps qui me reste et je veux en donner un peu à M. Jean.

Je me préoccupais des ventes de véhicules et des compositions du chiffre de ventes.

M. Mark Nantais: Oui, je crois...

M. Nathan Cullen: Si la plus grande partie des profits de l'industrie provient des grands véhicules qui consomment plus de carburant... Même si un VUS a un haut rendement énergétique, c'est quand même un VUS qui consomme plus de carburant qu'une voiture plus petite. C'est quelque chose dans l'entente qui échappe au contrôle direct de l'industrie.

M. Mark Nantais: Nous n'exerçons pas de contrôle direct. Il me semble que c'est pour cela qu'il faut une approche qui nous permette de répondre à la demande des consommateurs—autrement dit, de continuer à leur offrir une vaste gamme de véhicules.

C'est vrai, la marge de profit provient des grandes voitures de luxe. Que ce soit pour les voitures ou les camions, la marge de profit a tendance à être plus élevée. Les petites voitures ne nous rapportent pas beaucoup d'argent. À défaut d'un meilleur terme, nous devons pouvoir subventionner de façon indirecte. Vous perdez de l'argent sur un produit, vous vous arrangez pour en gagner sur un autre. En fin de compte, une partie du profit peut être investie dans la recherche et le développement de nouvelles technologies.

Nous croyons que l'entente est une approche plus équilibrée et durable pour notre industrie, en reconnaissant que les préférences des consommateurs changent et, franchement, le fait qu'au Canada le prix du carburant et les taxes sur les véhicules sont plus élevés, et cela a un effet dans la composition de notre parc automobile au Canada. Par exemple, les véhicules canadiens ont un rendement énergétique supérieur à celui des véhicules des États-Unis.

Si vous considérez le continuum, par exemple, de la composition du parc automobile, 40 p. 100 des consommateurs canadiens ont déjà acheté des voitures compactes et sous-compactes. À l'autre bout du continuum—environ un peu plus de 20 p. 100—ce sont les consommateurs qui, grâce à leur revenu personnel disponible, peuvent acheter ce qu'ils veulent et continueront à le faire, c'est-à-dire qu'ils continueront à acheter un véhicule que ce soit un véhicule utilitaire sport, une voiture de luxe ou autre. Ils ne semblent pas donner l'impression de vouloir changer leurs habitudes d'achat.

Au milieu de ce continuum, il y a environ 30 p. 100 de personnes comprenant des familles qui achètent des mini-fourgonnettes et des entrepreneurs qui ont besoin de camionnettes ou de fourgonnettes pour leurs entreprises. Il est très difficile de les retirer de ces catégories. Que reste-t-il en fait? Peut-être 30 p. 100 de consommateurs qui peuvent changer leurs habitudes d'achats. Ceux qui ont acheté des voitures sous-compactes ne changeront pas, car ils ont déjà pris une décision prudente, franchement. Les derniers 30 p. 100 pourraient changer leurs habitudes d'achats en fonction du coût du véhicule et celui du carburant.

Finalement, nous estimons que même si cela ne fait pas partie de notre entente, nous sommes tenus de sensibiliser le consommateur par l'intermédiaire de nos réseaux de concessionnaires, de les aider à

comprendre cette entente par leur choix du véhicule acheté et la façon dont ils utiliseront leur véhicule—conduire prudemment, bien entretenir, tout ce qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cela fait partie de nos objectifs, même si ça ne fait pas partie de notre protocole d'entente.

• (1320)

M. Nathan Cullen: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Cullen. Merci, monsieur Nantais.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui.

J'ai deux questions.

Comme vous le savez, et on nous l'a dit aujourd'hui, l'Alberta est un grand producteur de dioxyde de carbone et, bien sûr, aussi le moteur de l'économie dans la plus grande partie du Canada. Nous offrons beaucoup d'emplois bien rémunérés, environ 85 000 \$ par an à la plupart de ceux qui habitent dans la région et travaillent dans le secteur des sables bitumineux. J'ai appris quelque chose récemment qui m'a, franchement, choqué. En Alberta, avec la coopération de l'actuel gouvernement libéral, il y a une motion, et je crois savoir qu'elle est en vigueur, qui permet à des travailleurs étrangers temporaires d'arriver directement par avion dans la région des sables bitumineux, d'occuper les emplois des Canadiens et de repartir par avion.

L'immigration ne nous pose pas de problème, dans le sens d'accueillir des travailleurs qualifiés qui immigreront au Canada pour y vivre de façon permanente et fonder une famille. Je suis préoccupé en raison des énormes flots de chômage dans ce pays et des taux allant jusqu'à 25 p. 100 au Québec et dans d'autres régions, aussi quelle est votre position sur cette question particulière au plan des répercussions économiques et environnementales pour permettre cette situation? À mon avis, ces personnes ne sont pas formées en tant que Canadiens et n'ont pas les mêmes priorités.

M. Brian Payne: Je peux vous donner mon point de vue en tant que président de notre syndicat. Je ne suis pas en Alberta tous les jours. Je connais la situation, mais aussi bien que d'autres personnes.

Permettez-moi de vous répondre en vous disant, en tant que syndicat représentant un grand nombre de travailleurs industriels au Canada et de métiers spécialisés dans les plus grands secteurs industriels, que personne ne nous a écoutés au cours des dix dernières années, y compris dans cet édifice, quand nous essayions de faire comprendre que le vieillissement démographique est très présent dans cette industrie. La moitié des gens de métier dans un grand nombre de ces énormes complexes industriels, sera à la retraite dans trois ou quatre ans. C'est un énorme scandale pour lequel, pour des tas de raisons, on ne fait pas grand-chose.

La plupart des employeurs de nombreuses industries évitent de faire face à ce problème, peut-être tout simplement à cause des finances ou autre chose. Donc, on fait très peu de choses pour améliorer la formation axée sur des compétences au Canada non pas seulement pour surmonter l'anomalie apparue soudainement dans le secteur des sables bitumineux—quoiqu'on pouvait s'y attendre—mais pour répondre aux besoins quand un grand nombre de personnes prendront leur retraite. À moins de projeter la fermeture de toute l'industrie, nous avons un énorme problème.

Donc, aucun vrai travail n'a été fait, mis à part quelques exceptions très mineures. Au sujet de cette dernière manœuvre autorisant l'entrée au pays de travailleurs étrangers, permettez-moi de dire, qu'en théorie, comme vous l'avez dit, l'immigration, c'est-à-dire les travailleurs étrangers arrivant légalement avec des compétences devrait bien sûr toujours exister, à mon avis, et certainement parce qu'on en a besoin aujourd'hui, en comparaison à la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, mais ce n'est pas du tout ce qui se passe dans les sables bitumineux de l'Alberta.

D'après ce que j'ai compris, par le biais de certaines ententes et de certaines modifications de la loi, notamment sur les heures de travail et les heures supplémentaires, et toutes sortes de choses les conditions de travail se sont sérieusement détériorées et il y a afflux. Je crois que c'est le fait de certaines personnes de l'industrie, entre autres, qui veulent à tout prix avoir des travailleurs pour parer à une sorte de ruée vers l'or à laquelle nous assistons dans les sables bitumineux.

Je suis sûr que les pertes seront plus élevées que les profits. Je pense qu'il y aura des préjudices corporels graves, mais aussi des dégâts importants causés à l'environnement et à l'équipement à cause de notre tentative de gérer de manière désordonnée cette énorme explosion—excusez le terme—dans cette industrie.

Donc, cela me préoccupe beaucoup. Cette situation préoccupe notre syndicat. Les membres albertains de notre syndicat sont mieux fait de la situation et pourraient mieux répondre à votre question, mais je peux vous donner cette réponse. C'est une situation qui nous inquiète beaucoup. Mais je crois que le problème provient, entre autres, de notre incapacité en tant que pays de faire face à certains éléments évidents comme le vieillissement de la population et l'ensemble des compétences.

M. Brian Jean: Je conclus en disant que cela va être un choc pour la plupart des gens. Je suis originaire de Fort McMurray, j'y ai vécu 38 ans. Je n'ai jamais connu un tel risque d'explosion. Je ne crois pas que les gens savent exactement ce qui se passe, et franchement, je ne comprends pas pourquoi notre gouvernement ne peut pas réaliser que 50 p. 100 des travailleurs vont prendre leur retraite.

● (1325)

M. Brian Payne: Ce qui me dépasse un peu... bien que je n'habite pas à Fort McMurray, certains de nos membres y vivent et y travaillent évidemment. J'y étais plusieurs fois. Je pense que beaucoup de choses restent un peu cachées à cause de la situation géographique très au nord de Fort McMurray. Si Fort McMurray ou les sables bitumineux étaient au centre-ville de Toronto ou d'une autre grande ville, les gens auraient un point de vue différent.

C'est une énorme réserve de pétrole. C'est un moteur économique considérable et très important. Il y a des questions de société et tout ce qui s'ensuit. Nous avons tous lu des articles sur les résidents. Les petits employeurs de cette ville n'arrivent pas à embaucher des gens, car personne n'a les moyens de vivre là-bas, ce genre de problème. J'utilise le terme « ruée vers l'or ». C'est ce genre de situation.

Je pense qu'il y a suffisamment de raisons dans ce pays pour que le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Alberta, s'ils arrivent à s'asseoir à la même table, consacrent le temps qu'il faut pour régler ce problème dans l'intérêt de tous les Canadiens, y compris du secteur pétrolier et du carburant qui sera produit là-bas, pour gérer efficacement notre Arabie saoudite, c'est-à-dire Fort McMurray.

Aujourd'hui, c'est une situation qui attend d'exploser. Il y a beaucoup d'argent qui circule, mais il y a aussi des drogues, de l'alcool et un beaucoup d'autres graves problèmes, vous le savez. Je pense que c'est très mal géré. Ce n'est pas une attaque contre des employeurs individuels, mais c'est un moteur économique énorme qui, à mon avis, n'est pas bien coordonné par ce pays. Je termine là.

Le président: Merci beaucoup à nos témoins. Monsieur Nantais, merci d'avoir si bien représenté tant de personnes. Merci aussi à M. Payne et à M. Newman d'être restés après l'heure.

Merci aux députés qui sont venus afin que nous ayons le quorum pour pouvoir poser ces questions très importantes.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

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

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