



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 026 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 8 mars 2012**

**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le jeudi 8 mars 2012

• (0850)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** La séance est ouverte.

Bonjour, mesdames et messieurs. Bienvenue à la 26<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur les technologies de transport novatrices.

Nous accueillons plusieurs témoins. Tout d'abord, Mike Greene, le président-directeur général de Fleet Advantage Inc., ainsi que David Dennis, le vice-président-directeur général, Développement des affaires. De plus, nous accueillons Larry Robertson, de Chrysler Canada Inc., Ryan Todd, d'Enterprise Holdings Inc., Bruce Dudley, du Groupe Delphi, et enfin Peter Frise, d'AUTO21.

Je sais que vous êtes déjà au courant de la façon de procéder. Je vous demande donc de faire vos exposés, et ensuite les membres du comité vous poseront des questions.

Monsieur Dennis, veuillez commencer.

**M. David Dennis (vice-président-directeur général, Développement des affaires, Fleet Advantage inc.):** Merci de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui. Au nom de Fleet Advantage, et des témoins présents — y compris ceux de Chrysler, d'Enterprise et de Delphi, et d'un grand nombre d'autres qui ne pouvaient comparaître aujourd'hui —, je vous remercie sincèrement de l'intérêt que vous nous portez. Nous espérons que vous considèrerez ce que vous entendrez aujourd'hui comme une occasion à ne pas laisser passer.

Si vous me le permettez, et en raison du temps limité, j'ai l'intention de me concentrer sur les éléments clés du document que vous avez reçu, plutôt que de le parcourir au complet. S'il n'y a aucune objection, je m'en tiendrai aux points importants.

Je m'appelle Dave Dennis et je suis directeur général et vice-président-directeur général, Développement des affaires, chez Fleet Advantage. Notre société mère est InsightAction. Nous sommes essentiellement un organisme de veille stratégique qui s'emploie à recueillir et à convertir des données pour en faire des notions dynamiques utilisables et à optimiser l'utilisation des ressources dans un large éventail de secteurs, qui sont énumérés dans le document que vous avez reçu. Aujourd'hui, il importe surtout de signaler le travail que nous faisons pour optimiser le transport et le rendement des parcs de véhicules.

En décembre 2010, l'Association canadienne des carburants renouvelables nous a demandé, d'une part, de repérer les obstacles qui freinent la vente au détail d'éthanol carburant et, d'autre part, de les aider à surmonter ces obstacles.

Nous savions que nos clients gestionnaires de parcs de véhicules de transport auraient tout à gagner si des biocarburants de meilleure qualité, tel l'éthanol, étaient plus facilement accessibles, car leurs efforts de réduction des GES en seraient facilités. Nous avons donc naïvement accepté de relever le défi, et nous nous sommes adressés en premier lieu au plus important détaillant indépendant de pétrole au Canada: Canadian Tire.

Canadian Tire se posait des questions fondamentales sur l'ensemble de la chaîne de production et estimait devoir obtenir des réponses avant de pouvoir s'engager de manière responsable sur la voie de la distribution de carburant de remplacement. Or, pour trouver ces réponses, il fallait recourir au savoir et aux compétences de l'infrastructure, des constructeurs automobiles et d'un grand nombre d'autres intervenants.

J'aimerais préciser que chez Fleet Advantage, nous ne sommes pas des spécialistes du secteur des carburants de remplacement; nous sommes un organisme qui recueille des données et, à ce titre, nous n'avons pour ainsi dire aucune allégeance, mais il nous paraissait clair qu'en misant exclusivement sur les solutions proposées par l'Association canadienne des carburants renouvelables, par exemple l'éthanol, il nous serait impossible de réaliser dans sa totalité le travail qui nous avait été demandé. Nous avons vite compris qu'il ne s'agissait pas de trouver une solution indépendante, mais plutôt d'en arriver à des solutions interdépendantes fondées sur de nombreux facteurs mettant en cause l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Et nous avons constaté l'existence d'un vide immense, car personne, semble-t-il, ne dirigeait cette conversation.

Si vous le souhaitez, vous pourrez me poser des questions à ce sujet après l'exposé.

Nous avons donc entrepris, à nos propres frais, de rencontrer des sommités dans chaque secteur, afin de recueillir des renseignements et de trouver des réponses aux questions qu'avait posées Canadian Tire.

Ce qui était à l'origine un simple projet concernant l'éthanol, entrepris pour le compte de l'Association canadienne des carburants renouvelables, a vite pris de l'ampleur et donné lieu aux multiples conversations dans lesquelles nous étions désormais engagés. Nous avons vite constaté que les producteurs des carburants de remplacement étaient aux prises avec de gros défis et en étaient à des étapes différentes de développement et de mise en marché de leurs produits. Nous avons aussi remarqué qu'ils étaient prompts à se lancer mutuellement la pierre, se livrant manifestement une lutte sans merci pour obtenir des ressources de développement en quantité limitée.

Nous nous sommes alors demandé pourquoi se faire la guerre pour un marché qui n'existe pas encore au lieu d'unir nos efforts pour créer un marché auquel tous pourraient participer? Ils sont nombreux à dire qu'il n'y a pas de solution miracle — et je suis sûr que vous avez entendu ces affirmations —, mais ils se comportent comme s'ils attendaient une telle solution.

Reconnaissons donc que toutes les solutions sont imparfaites, mais que chacune, à sa manière, pourrait contribuer à une solution globale. Reconnaissons aussi que cet ensemble de solutions est interdépendant avec une communauté beaucoup plus vaste formée d'un grand nombre d'intervenants, notamment les détaillants — en fonction de leur disponibilité —, l'industrie automobile, les dirigeants de parcs de véhicules et les décideurs publics.

L'idée est simple: décloisonnons juste assez pour que cette communauté apparemment disparate de décideurs et d'intervenants puisse collaborer à la réalisation d'un bien commun. Entendons-nous sur un certain nombre de paramètres propres à donner à l'ensemble des Canadiens la possibilité de profiter de tous les aspects de la chaîne de production de carburants de remplacement. Des paramètres qui favorisent le développement économique de plusieurs secteurs, notamment l'énergie, le transport, l'agriculture, la technologie, le commerce de détail et le secteur manufacturier, avec des buts différents selon la géographie et l'utilité. Une telle chaîne d'approvisionnement en carburant de remplacement pour le transport alternatif pourrait miser sur les compétences existantes afin de créer de nouvelles occasions d'affaires pour les Canadiens, ce qui créerait aussi des emplois.

Pensez aussi aux promesses de l'exportation d'une technologie de pointe, sans parler des avantages sur le plan de la santé, dont nous pourrions tous tirer profit.

Je suis convaincu qu'il y aurait intérêt à créer une entité unique du secteur privé, telle cette communauté du carburant de remplacement pour les modes de transport alternatifs — que nous avons baptisée ATEC — qui traiterait de cette question de manière globale et vous donnerait accès au point de vue unifié d'une communauté très diverse d'intervenants et de décideurs influents.

Si vous estimez utile d'avoir accès à une telle entité, nous pourrions, avec nos partenaires du secteur privé, la créer sous forme d'un organisme à but non lucratif, financé par des fonds privés. Nous ne vous demandons rien d'autre que de nous écouter. Il nous suffit de vous entendre dire clairement que vous appuyez l'idée qu'une telle entité soit habilitée à contribuer à une expertise stratégique.

Pensez-y. À cette table, vous pourriez avoir un Canadien Tire, un fournisseur canadien potentiel de carburant de remplacement qui collabore avec des fournisseurs de nouvelles technologies. Je pense immédiatement à l'exemple des parcs de véhicules de l'État qui doivent créer leur propre dépôt de carburant. Ce n'est probablement pas nécessaire. Il suffirait de faire appel aux divers détaillants et d'en venir à une entente pour minimiser ces dépenses supplémentaires.

J'ai beaucoup d'autres exemples dans mes notes, et je peux vous en nommer quelques-uns.

Nous avons avec nous des gens d'Enterprise Holdings. L'entreprise possède plus d'un million d'automobiles dans le monde, et un grand nombre au Canada, qui sont contrôlées par une autorité décisionnelle centralisée. L'entreprise est représentative des parcs de véhicules existants, à l'image de l'association de parcs de véhicules nord-américaine et d'un grand nombre d'autres parcs de véhicules avec lesquels nous collaborons. Vous pouvez travailler avec eux pour orienter l'appui envers une infrastructure qui permettrait de lancer le projet.

Nous avons des fournisseurs pour les différentes technologies; nous avons aussi la demande, car les dirigeants de parcs automobiles comptent pour 10 p. 100 des véhicules sur les routes aujourd'hui. Nous avons aussi accès à des détaillants. Ces entreprises collaborent afin de créer une valeur mutuelle. Il s'agit d'un exemple d'entreprises du secteur privé qui collaborent afin de travailler avec le gouvernement pour l'aider dans le processus d'harmonisation des besoins du secteur privé avec les politiques publiques pour créer de nouvelles occasions d'affaires et des emplois pour les Canadiens.

Ce que nous proposons est simple. Si vous voyez la valeur de créer un groupe de parties intéressées et de parties influentes qui représentent la communauté des carburants de remplacement, nous allons le mettre sur pied pour vous.

J'en arrive essentiellement à la fin de mon exposé. Je ne sais pas si nous répondons aux questions maintenant ou si Peter a la parole.

● (0855)

**Le président:** Je vais demander à Peter de présenter...

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

**Le président:** Allez-y, monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Je viens juste de remarquer que nous avons un grand nombre de témoins...

**Le président:** Seulement deux d'entre eux font un exposé.

**M. Pierre Poilievre:** D'accord. Je pense qu'il serait très utile de savoir quelle innovation ils proposent, pourquoi il s'agit d'une bonne idée et ce que nous devons faire.

**Le président:** Vous pouvez y aller, Peter.

**M. Peter Frise (directeur général et directeur scientifique, Réseau de centres d'excellence du Canada AUTO21, Auto21 inc.):** Je m'appelle Peter Frise, et je suis directeur général et directeur scientifique d'AUTO21, qui constitue le réseau de recherche national dans le domaine de l'automobile au Canada. Je suis ingénieur en mécanique, et j'ai contribué à fonder le premier programme de génie des véhicules automoteurs au Canada, à l'Université de Windsor, en 1998.

Vous êtes nombreux à savoir que le marché de l'automobile a connu une reprise ces derniers mois; étant donné l'importance de cette industrie dans notre économie, ce sont de bonnes nouvelles pour les Canadiens. Toutefois, l'industrie automobile fait face à un nouveau défi issu de la récession de 2008 et de 2009. Il s'agit des règlements sur la réduction de la consommation de carburant, qui évoluent rapidement, et qu'on connaît sous le nom de Corporate average fuel economy, ou la norme CAFE, aux États-Unis, et dont l'équivalent au Canada est l'effort de réduction des gaz à effet de serre, les GES.

Les normes du CAFE sont extrêmement complexes. Essentiellement, pour pouvoir être vendues aux États-Unis, les nouvelles voitures devront être 40 p. 100 plus efficaces sur le plan de la consommation d'essence en 2016, comparativement à 2010. Ce taux est beaucoup plus élevé que le taux de progrès habituel dans ce domaine. On pense réduire la consommation d'essence de façon encore plus draconienne d'ici 2025.

J'ai quelques données à vous présenter. La norme actuelle du CAFE est d'environ 9,26 litres par 100 kilomètres, ou 25 milles par gallon américain. En 2016, elle sera de 6,6 litres par 100 kilomètres, ou 35 milles par gallon américain, ce qui représente une amélioration de 40 p. 100, comparativement à 25 milles par gallon. D'ici 2025, elle pourrait être de 4,3 litres par 100 kilomètres, ce qui représente environ 54 milles par gallon américain.

Il s'agit d'un sujet extrêmement complexe, mais je vous ai fourni des données arrondies.

Ces changements réglementaires posent de très gros défis à toutes les composantes de l'industrie automobile. Il faudra faire plus qu'apporter des changements évolutifs aux nouvelles voitures pour parvenir à réaliser ces améliorations, pour plusieurs raisons.

À part le comportement du conducteur, les facteurs les plus importants dans la consommation d'essence d'un véhicule sont son poids et son aérodynamisme. Selon certaines études, alléger un véhicule de 10 p. 100 peut réduire sa consommation d'essence de 2 à 4 p. 100, et une amélioration de l'ordre de 10 à 11 p. 100 sur le plan de l'aérodynamisme peut réduire sa consommation d'essence de 5 p. 100.

Cela dépend du type de conduite. Sur l'autoroute, l'aérodynamisme est plus important. En ville, c'est le poids qui compte. Qu'il s'agisse d'une grosse ou d'une petite automobile, ou même d'une voiture électrique, cela ne change rien; ces données s'appliquent à pratiquement tous les types d'automobiles.

Il est extrêmement difficile de réduire le poids d'un véhicule de 10 p. 100, mais même une telle réduction ne nous permettrait pas de satisfaire à la norme. L'autre problème, c'est que diminuer le poids du véhicule peut aussi entraîner des répercussions importantes sur son coût, sur l'efficacité de son mode de fabrication, et plus important encore, sur la sécurité de ceux qui sont à bord.

Dans tous les pays, l'équilibre entre les performances du véhicule, sa sécurité et son coût est un facteur essentiel pour être concurrentiel dans le secteur automobile de l'avenir. C'est pourquoi toutes les entités de l'industrie de l'automobile doivent innover davantage et offrir de nouvelles idées et de nouvelles technologies sur le marché à un rythme sans précédent.

Je suis préoccupé par le fait que l'industrie canadienne des pièces automobiles entre dans l'ère de l'innovation à tout prix au moment où, selon certaines études, les investissements commerciaux dans la R. et D. au pays sont assez bas. De plus, nos programmes d'appui à l'innovation sont moins importants que ceux des pays concurrents.

Pour cette raison, tous les pays fabricants d'automobiles importants appuient énormément, d'une façon ou d'une autre, leur propre industrie de R. et D., afin de pouvoir satisfaire aux normes établies par le CAFE en introduisant des produits plus légers et plus innovateurs sur le marché, tout en maintenant la sécurité automobile à un coût raisonnable, et ainsi obtenir de nouveaux contrats pour fabriquer des pièces destinées aux futurs modèles.

Au Canada, AUTO21 a connu énormément de succès au chapitre de l'innovation. Le facteur déterminant de ce succès, c'est l'exigence selon laquelle chaque projet doit avoir un partenaire de l'industrie qui investit aussi dans le projet, et qui est prêt à commercialiser, pour le Canada, le savoir généré par la recherche.

L'exigence concernant le co-investisseur constitue ce que nous appelons une approche guidée par la demande, et l'exigence concernant un partenaire externe est liée à une stratégie fondée sur un récepteur de savoir. Ces concepts déterminent la façon dont

AUTO21 commercialise la recherche. Nous savons où le savoir se dirige avant même de commercer le projet.

● (0900)

AUTO21 utilise donc, à la fois, l'approche de la demande guidée par le marché et la stratégie fondée sur le récepteur de savoir. C'est une façon de fonctionner qui diffère beaucoup des autres programmes canadiens. Nous pensons qu'elle est essentielle aux futurs progrès de l'industrie et d'un grand nombre d'autres secteurs, par exemple l'aérospatiale, la technologie de l'information, les télécommunications, etc.

En terminant, permettez-moi de dire qu'à mon avis, le gouvernement joue un rôle essentiel en investissant pour appuyer l'innovation dans l'économie, car il fournit ainsi des spécialistes et des installations dont l'industrie n'a pas toujours besoin, mais dont elle peut régulièrement profiter. Ces gens et ces installations se retrouvent souvent dans les universités et les laboratoires scientifiques du secteur public, ce qui fait que les organismes comme AUTO21, qui peuvent établir des relations et aider à réduire le risque financier associé à la R. et D. au Canada, peuvent souvent faire la différence entre la mise au point des innovations au pays ou à l'étranger, ce qui signifie qu'on en profite ici plutôt qu'à l'étranger.

Le conseil d'administration d'AUTO21 met sur pied un programme pour assurer un suivi après son élimination progressive, c'est-à-dire en 2015. Nous discutons activement en ce moment avec les intervenants de l'industrie, afin de veiller à ce que ce programme réponde à leurs besoins, et nous accueillerions aussi à bras ouverts l'occasion de parler de nos plans avec le gouvernement.

Permettez-moi de vous dire que je suis très heureux d'avoir aussi l'occasion de vous parler des innovations dans ce domaine.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup.

Mme Chow sera la première.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Merci.

Ma question s'inspire de celle de M. Poilievre. Est-ce l'homologation de Transports Canada qui pose problème? Qu'est-ce qui ralentit une entreprise qui a mis au point une nouvelle technologie ou qui a prouvé qu'elle fonctionne?

Je vais utiliser un exemple que je connais très bien, c'est-à-dire les camions. Nous savons que les camions européens ont des protecteurs latéraux qui permettent de réduire les gaz à effet de serre, car ils accroissent l'aérodynamisme et permettent ainsi de réduire la consommation d'essence d'environ 10 p. 100. Certains modèles la réduisent même de 20 p. 100. Il s'agit seulement d'un exemple; il y en a beaucoup d'autres.

Qu'est-ce qui fait obstacle? Est-ce l'homologation de Transports Canada, le fait qu'on n'en fabrique pas assez au pays, ou le synchronisme avec le marché américain? Dans ce cas-ci, personne ne les fabrique au Canada. On les fabrique surtout en Europe; en Allemagne, aux Pays-Bas, etc.

Quel est le problème, exactement? Dans les deux exposés, on a dit que les gens ne collaboraient pas assez. Je pense que vous avez dit, monsieur Dennis, que puisque le marché ne s'y prête pas maintenant, nous devrions attendre. Vous avez demandé pourquoi on devrait se battre pour un marché qui n'existe pas encore, au lieu de collaborer pour mettre en place les conditions nécessaires à la création d'un marché auquel nous pourrions tous participer. Quelles sont les conditions nécessaires à la création de ce marché? Faut-il que Transports Canada ou le ministre affirme que la technologie fonctionne et qu'il accorde ensuite le financement nécessaire? Quels types d'obstacles devez-vous surmonter?

Je sais qu'il s'agit d'une question qui manque de précision, mais les deux exposés n'ont pas mis le doigt sur le problème.

• (0905)

**M. David Dennis:** Je vous remercie de la question. Sachez que nous sommes venus ici avec deux perspectives différentes, mais complémentaires.

Nous nous sommes engagés dans une conversation un peu par hasard pour permettre aux dirigeants de parcs automobiles avec lesquels nous travaillons de trouver d'autres moyens de réduire leurs émissions polluantes. Nous avons vraiment parlé du besoin, pour l'industrie privée, de prendre le contrôle d'une stratégie de concertation afin de conseiller adéquatement...

Il est possible de répondre en bonne et due forme aux questions que vous nous posez aujourd'hui grâce à un effort de collaboration. Nous en avons pris conscience pour la première fois lorsque nous nous sommes assis avec le président de la division pétrolière de Canadian Tire. Il a dit que personne ne lui avait parlé de tout cela. Il veut y participer, mais il ne sait pas comment.

Lorsque nous sommes allés voir les gens de Chrysler — et ils ont été incroyablement généreux de leur temps —, ils ont constitué une équipe complète en matière de durabilité mondiale, et nous avons eu droit à des discussions de deux ou trois heures à la fois. C'était à peu près la même chose chez GM ou d'autres sociétés.

Force est de constater — et nous reconnaissons ouvertement être des novices en la matière, ce qui nous donne peut-être un avantage — que personne ne songe à rassembler ces intervenants. La semaine dernière, nous avons organisé un événement dans le cadre duquel nous avons fait un exposé aux caucus de l'énergie, du camionnage et de l'automobile, et ils semblaient d'emblée être partants.

Nous avons rassemblé une sorte de collectivité représentative du milieu général des intervenants dont nous parlons. Ils nous disent tous la même chose: « On vous doit une certaine orientation, un certain apport. On ne réussira jamais à s'entendre sur tout, mais à notre avis, on peut se mettre d'accord sur quelques points fondamentaux. »

Aujourd'hui, nous ne pourrions pas vous donner l'orientation claire et précise dont vous avez besoin, mais je suis fermement convaincu que c'est exactement ce que comptent faire les intervenants de cette collectivité.

J'espère que cela apporte un peu plus de nuances.

**Mme Olivia Chow:** J'ai rencontré, à deux reprises, le président et le personnel de l'association de camionnage. Ils se sont dit favorables à toute technologie, à condition que celle-ci soit aérodynamique, qu'elle permette d'économiser du carburant et que la période de remboursement soit de deux ou trois ans, plutôt que de 20 ans.

Ils seraient alors partants. Ils seraient disposés à y participer. Toutefois, ils attendent que l'industrie manufacturière, puis Trans-

ports Canada se rallie à cette initiative. Ce qui semble manquer, c'est une tribune où tous les intervenants peuvent tous se rassembler et dire: « D'accord, cette technologie fonctionne en Europe depuis 10 ans. Comment se fait-il qu'on ne l'ait pas adoptée ici? »

**M. David Dennis:** Je suis tout à fait d'accord.

**Mme Olivia Chow:** Cela dit, quel est le premier pas? Par où faut-il commencer? Comment rassembler les intervenants?

**M. David Dennis:** Grâce à notre président-directeur général actuel, nous avons dépensé plusieurs centaines de milliers de dollars de nos poches. Sachez que nous n'en tirons aucun rendement ni avantage financier. Nous avons poursuivi nos efforts parce que nous avons jugé qu'une telle mesure était de rigueur et qu'il était inacceptable, à notre humble avis, que ces intervenants n'aient pas l'occasion de se rassembler.

Prenons votre exemple précis. Ne serait-il pas merveilleux si l'industrie du camionnage, en collaboration avec les clients qui utilisent leurs services et d'autres intervenants, se rassemblaient pour s'attaquer aux problèmes de l'heure? La démocratie serait à l'oeuvre. Tout le monde aurait son mot à dire. Il est impossible de s'entendre sur tous les points, mais nous avons découvert que...

Pour mieux faire passer le message, nous avons créé un film. Nous l'avons présenté lors de la conférence de l'Association canadienne des carburants renouvelables. En passant, nous ne faisons pas de films. Nous n'avons fait que préparer un enregistrement vidéo.

En tout cas, pour illustrer ce point, nous avons dit: « Nous sommes ici avec des dirigeants mondiaux, des personnalités d'influence dans le monde des affaires canadien et dans une vaste gamme d'industries, qui ont tous un intérêt collectif. Et si nous leur posions trois questions spontanées? Je me demande bien ce qu'ils diraient. »

Et c'est ce que nous avons fait. Nous leur avons posé spontanément trois questions. Au nombre des interviewés figuraient des dirigeants mondiaux représentant Chrysler, Enerchem — une société, située au Québec, qui fait des choses merveilleuses —, Iogen, ainsi que des représentants de l'Université du Michigan. D'abord, nous leur avons demandé: « Vous souciez-vous de la durabilité? » Tout le monde a donné des réponses différentes, mais il y avait quelques points en commun.

Ensuite, nous leur avons demandé: « Si nous tenons compte des produits pétroliers dans notre équation du carburant, comment entreverrez-vous l'avenir? » Tout le monde avait des idées différentes, mais on a dégagé un consensus sur ce point aussi.

Enfin, notre dernière question était: « Qu'est-ce qui s'impose? » Ils ont tous dit à peu près la même chose.

Ce n'est là qu'un exemple. On ne réussira jamais à s'entendre sur tout, mais il y a une volonté, une soif de rassembler une collectivité afin de déterminer comment procéder.

• (0910)

**Mme Olivia Chow:** Quel rôle le gouvernement joue-t-il?

**Le président:** Je dois vous interrompre.

Allez-y, monsieur Coderre.

[Français]

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

J'ai l'impression que nous avons aujourd'hui des témoins qui demandent un câlin collectif.

[Traduction]

On dirait un câlin collectif. C'est peut-être parce que je n'ai pas encore pris mon café.

[Français]

Monsieur Dennis, j'essaie de comprendre. Finalement, vous dites que les partenaires du secteur privé seraient prêts à apporter leur contribution. En fait, vous nous dites de vous utiliser. Est-ce exact? Vous envoyez comme message que vous êtes prêts à faire partie de la solution, mais vous attendez que le gouvernement agisse. Est-ce bien le sens de votre message aujourd'hui?

[Traduction]

**M. David Dennis:** Merci pour la question.

À mon avis, nous n'attendons rien en retour. Nous avons découvert qu'il y a une volonté d'intervenir et de contribuer de manière proactive à une solution. Nous partageons l'opinion de certains des intervenants ici présents, et de bien d'autres, selon laquelle nous ne pouvons pas tendre la main et solliciter des fonds. Nous devons financer notre propre initiative et apport collectif. Nous devons représenter les entreprises privées et le marché privé afin de permettre aux décideurs d'agir de manière responsable.

Nous savons que la volonté est là; c'est aussi simple que cela. Il faudra parler à des gens... Je ne peux même pas imaginer comment vous vous y prenez lorsque tous ces témoins et groupes d'intérêts vous tirent dans 17 directions différentes; vous devez, d'une façon ou d'une autre, vous y retrouver. Ce qu'on propose ici, c'est l'occasion d'établir un guichet unique pour vous transmettre la sagesse populaire ou la volonté de l'industrie générale.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** Autrement dit, vous voulez des recommandations pour trouver des solutions. On parle d'une question structurelle et non pas d'une question spécifique sur les innovations. On voudrait créer un genre de PPP ou

[Traduction]

un guichet unique où nous pouvons tous discuter et prendre des décisions, n'est-ce pas?

**M. David Dennis:** Oui.

**L'hon. Denis Coderre:** Vous pourriez ensuite avoir votre câlin collectif.

Le Parti libéral souscrit à votre idée. Je pense que nous faisons tous partie de la solution parce que vous créez les voitures et tout le reste.

Soyons plus précis, alors. Sur quoi devrions-nous nous concentrer? Nous voici réunis à la table; tout le monde est ici, et nous pouvons tous en discuter. Entrons donc dans les détails. Vous avez parlé de l'éthanol. Je doute que cela donne de bons résultats sur le plan de l'environnement. Comme je viens du Québec, je pense que l'électricité pourrait être une possibilité. Le gaz naturel est une autre excellente option. Par où commencer? Devrions-nous avoir une série d'options?

Vous venez du secteur privé, alors vous savez que le temps, c'est de l'argent. Il faut concentrer nos efforts. Sur quoi devrions-nous mettre l'accent?

**M. David Dennis:** Voilà une autre excellente question.

**L'hon. Denis Coderre:** J'ai l'impression que le représentant de Chrysler veut intervenir.

**M. David Dennis:** Allez-y, Larry. Je n'ai pas eu de câlin, moi.

Merci.

**L'hon. Denis Coderre:** Il en veut un, lui aussi.

**M. Larry A. Robertson (directeur, Programmes des véhicules, de l'environnement et de l'énergie Programmes des véhicules, de l'environnement et de l'énergie, Affaires techniques et réglementaires, Chrysler Canada inc.):** Comme M. Frise l'a dit, l'industrie aura un énorme défi à relever. Au cours des dernières décennies, on a amélioré le rendement du carburant de 1 à 2 p. 100 par année. À cette fin, on a déployé beaucoup de technologies. Les véhicules d'aujourd'hui sont comme des ordinateurs sur roues, et ce n'est pas fini.

● (0915)

**L'hon. Denis Coderre:** C'est vrai.

**M. Larry A. Robertson:** Notre défi, c'est d'améliorer le rendement d'environ 50 à 100 p. 100 au cours des 10 à 15 prochaines années. Nous ne savons pas comment cela se traduira sur le plan des technologies. Il y en aura toute une gamme.

Chrysler vend sur le marché canadien des véhicules alimentés au propane, au gaz naturel, à l'éthanol et au méthanol, ainsi que des véhicules polycarburants et hybrides; nous envisageons maintenant de vendre des voitures électriques. En fait, mardi, nous avons annoncé la réintroduction d'une camionnette au gaz naturel sur le marché. Nous croyons qu'il faut délaissier les combustibles fossiles utilisés actuellement dans l'infrastructure du carburant et envisager plutôt le recours aux sources d'énergie renouvelable. L'électrification doit certes faire partie des solutions futures, mais il y aura tout un ensemble d'options.

Chrysler construit une gamme complète de véhicules, allant des petites voitures aux camionnettes...

**L'hon. Denis Coderre:** Je vais vous arrêter ici, si vous me le permettez.

Monsieur Frise, vous êtes le spécialiste en matière de recherche et de développement. Vous recevez certains fonds du gouvernement. Vous avez des chercheurs et tout le reste.

**M. Peter Frise:** Oui, monsieur.

**L'hon. Denis Coderre:** Comment travaillez-vous, par exemple, avec le secteur privé? Vous occupez-vous seulement de la recherche? J'ai remarqué que vous comptez actuellement environ 200 chercheurs et 38 projets. Comment travaillez-vous? Vous concentrez-vous seulement sur la recherche et le développement pour ensuite collaborer avec le secteur privé, ou jouez-vous uniquement le rôle d'universitaire?

**M. Peter Frise:** Il s'agit, en fait, d'un modèle très efficace. Lorsque nous lançons un appel d'offres, les chercheurs vont essentiellement consulter l'industrie afin de cerner les principaux problèmes. Ensuite, l'industrie et les chercheurs se livrent à un exercice de diligence raisonnable pour s'assurer que la capacité est bel et bien là — que les chercheurs ont la capacité dont l'industrie a besoin —, puis ils nous font une proposition.

Sur la première page du document de proposition, dans la partie supérieure, les soumissionnaires indiquent le montant demandé dans le cadre d'AUTO21, c'est-à-dire le financement de la part du secteur public.

Dans la partie inférieure, on trouve ce que j'appelle le « niveau d'intérêt ». J'ai besoin de savoir dans quelle mesure la société de M. Robertson s'intéresse au projet. Si on propose 50 000 \$ par année, alors l'intérêt est bien manifeste. Suivent ensuite les détails du projet. Qu'essaie-t-on réellement d'accomplir? Quelle méthodologie envisage-t-on d'utiliser pour y arriver? Quel est le plan de commercialisation? Ce sont d'habitude les gens de l'industrie qui s'occupent de cette partie, parce que j'ai beau vérifier, monsieur Coderre, mais il n'y a pas une seule université au Canada qui possède une usine d'assemblage automobile. Nous ne construisons pas de voitures...

**L'hon. Denis Coderre:** Vous serez surpris, parce qu'on trouve des voitures électriques dans les écoles polytechniques. Je vous invite donc à reformuler votre dernière phrase.

**M. Peter Frise:** On en trouve quatre ou cinq chez nous aussi.

**L'hon. Denis Coderre:** Merci.

**M. Peter Frise:** Là où je veux en venir, c'est que le rôle des universités est de créer des connaissances et d'éduquer les gens. Le rôle des entreprises est de commercialiser les connaissances et de créer des revenus, des emplois et de la richesse pour les Canadiens et pour leurs actionnaires.

**L'hon. Denis Coderre:** Vous voulez dire par l'entremise des partenariats public-privé.

**M. Peter Frise:** Exactement.

**L'hon. Denis Coderre:** C'est à cela qu'ils servent.

**M. Peter Frise:** Tout à fait.

**Le président:** Allez-y, monsieur Poilievre.

**M. Pierre Poilievre:** Monsieur Robertson, si j'ai bien compris, Chrysler a récemment présenté une proposition pour la construction de camions alimentés au gaz naturel. Est-ce exact?

**M. Larry A. Robertson:** Ce n'est pas une proposition; c'est une annonce de production.

**M. Pierre Poilievre:** C'est ça.

**M. Larry A. Robertson:** Le premier, ou plutôt le plus récent, véhicule de série alimenté au gaz naturel devrait être disponible sur le marché en juillet.

Chrysler a participé à ce marché pendant environ huit ans vers la fin des années 1990 et au début des années 2000, mais le marché s'est asséché à cause d'un manque de stimulants pour poursuivre les programmes et faute d'une infrastructure de ravitaillement.

Toutefois, cette source d'énergie semble avoir suscité un regain d'intérêt en Amérique du Nord. Chrysler a trouvé une occasion de s'appuyer sur son expérience antérieure et de miser sur son alliance avec Fiat afin de ramener sur notre continent la technologie du gaz naturel de Fiat.

**M. Pierre Poilievre:** Où construirez-vous ces véhicules?

**M. Larry A. Robertson:** À Saltillo, au Mexique.

**M. Pierre Poilievre:** La réglementation fait-elle obstacle à la vente de ces véhicules sur le marché canadien, du fait qu'ils sont construits là-bas?

• (0920)

**M. Larry A. Robertson:** Non, pas pour le moment. Ils seront traités comme tout autre véhicule. Nous construisons plusieurs modèles de voitures et de camions au Mexique, et ils sont vendus aux États-Unis et au Canada. Ils sont construits en vue d'être vendus sur le marché.

**M. Pierre Poilievre:** D'après vous, y a-t-il des obstacles gouvernementaux à la production de masse et à la vente au détail de véhicules alimentés au gaz naturel?

**M. Larry A. Robertson:** Il n'y en a pas à ce stade-ci, mais nous avons eu un problème avec le GNC la première fois que nous l'avons mis sur le marché. En fait, nous l'avons construit à Windsor, en Ontario, à notre ancienne usine de montage de Pillette Road, mais pendant les deux premières années de production, nous ne pouvions pas le vendre au Canada parce que les codes sur les appareils à pression n'étaient pas harmonisés avec ceux des États-Unis. Nous ne pouvions vendre le produit qu'aux États-Unis.

**M. Pierre Poilievre:** Les codes sont-ils maintenant...?

**M. Larry A. Robertson:** Ils le sont, mais ce n'est là qu'un exemple pour vous montrer comment la technologie est mise en marché. Parfois, en raison des obstacles réglementaires — et je pense que cela rejoint la question de Mme Chow —, il faut du temps pour s'assurer que tout se passe bien des deux côtés. Nous avons besoin d'un processus souple et rapide pour garantir la mise en marché de technologies sûres sans le fardeau de la réglementation, que ce soit du côté américain ou canadien.

**M. Pierre Poilievre:** Si vous pouvez dresser la liste des règlements qui entravent vos technologies, veuillez nous en faire part avant la fin de notre étude, parce que nous pouvons les examiner et éventuellement recommander des changements. Vous n'avez pas besoin de le faire tout de suite.

**M. Larry A. Robertson:** Non.

**M. Pierre Poilievre:** Je vous donne simplement une occasion de le faire.

**M. Larry A. Robertson:** Je vous remercie, mais ce sera difficile. En fait, il est déjà arrivé que...

**M. Pierre Poilievre:** D'accord...

**M. Larry A. Robertson:** ... la mise en marché d'une technologie soit plus rapide que les modifications réglementaires.

**M. Pierre Poilievre:** En tout cas, l'offre est là.

**M. Larry A. Robertson:** Merci.

**M. Pierre Poilievre:** Si vous avez des suggestions, nous serons heureux de les examiner et éventuellement de faire des recommandations pour vous aider à éliminer certains des obstacles.

**M. Larry A. Robertson:** Merci.

**M. Pierre Poilievre:** La batterie électrique a été inventée en 1800. Elle existe depuis 212 ans, et pourtant nous n'arrivons toujours pas à produire une batterie qui puisse conserver de grandes quantités d'électricité de telle sorte qu'elle soit activée durant les heures de pointe. Nous n'avons toujours pas réussi — du moins à ce qu'il paraît — à créer des véhicules électriques à batterie pouvant rivaliser avec les voitures à combustion interne utilisant du combustible fossile.

Qu'est-ce qu'on attend? Comment se fait-il que l'humanité a pu réaliser tant de progrès incroyables dans des domaines tels que les technologies de transport et les ordinateurs personnels, mais pas autant, semble-t-il, dans le domaine de la batterie électrique?

**M. Peter Frise:** Je serai ravi de répondre à votre question.

D'un point de vue technique, stocker de l'énergie est l'une des choses les plus difficiles à faire. Nous sommes vraiment bons sur le plan de la transformation de l'énergie, mais comme vous l'avez dit, le stockage est très difficile.

Vous avez tout à fait raison. Depuis la Seconde Guerre mondiale, et jusqu'en 1992 environ, peu de progrès ont été faits en matière de stockage dans des batteries. Les batteries que les gens installaient dans les toutes premières générations de voitures électriques n'étaient pas si différentes de celles des sous-marins de la Seconde Guerre mondiale. Elles étaient lourdes et leur capacité était limitée; de plus, bien que les usagers s'en rendaient moins compte, il fallait beaucoup de temps pour les charger, ce qui limitait vraiment leur utilité dans les applications mobiles, comme pour les voitures.

Au cours de cette période, dans les années 1990 et depuis ce temps, la composition chimique de la batterie au lithium s'est améliorée de façon remarquable. On a vraiment fait un bon en avant. Lorsque nous avons créé AUTO21 en 2001, on accordait peu d'importance aux véhicules à batterie, et bien des gens étaient certains que cette technologie ne nous mènerait nulle part. Eh bien, ces véhicules arrivent maintenant sur le marché, et concernant certaines applications, ils représentent un très bon choix pour certains automobilistes.

C'est tout simplement une question de progrès scientifique. On élabore sans cesse de nouvelles compositions chimiques pour les batteries, dont la capacité augmente, la capacité de prendre une charge plus rapidement est meilleure, et le poids est plus léger. Le grand problème, c'est le coût et la capacité globale. C'est pourquoi, par exemple, nous nous concentrons autant sur l'allègement du poids de la voiture; c'est vraiment une technologie fondamentale.

**M. Pierre Poilievre:** Je vous remercie.

Si vous pouvez nous dire, au moyen d'exemples, en quoi une réglementation gouvernementale ou une politique budgétaire pourrait représenter un obstacle, veuillez s'il vous plaît le faire dès que possible...

• (0925)

**M. Peter Frise:** Je le ferai.

**M. Pierre Poilievre:** ... pour que nous puissions intégrer les renseignements dans notre rapport.

Votre organisme, AUTO21, reçoit environ 11 millions de dollars par année.

**M. Peter Frise:** En fait, c'est 5,8 millions.

**M. Pierre Poilievre:** Vous recevez 5,8 millions de dollars.

**M. Peter Frise:** Oui. Le montant de 11 millions correspond à notre budget de recherche global, ce qui inclut 6 millions de dollars de l'industrie.

**M. Pierre Poilievre:** Quels exemples de résultats concrets pouvez-vous nous donner?

**M. Peter Frise:** Depuis 2001... tout d'abord, je serais très heureux de vous fournir un rapport complet.

**M. Pierre Poilievre:** Oui, s'il vous plaît, mais j'aimerais seulement avoir un bref aperçu des innovations que cet argent vous a permis de faire.

**M. Peter Frise:** Bien sûr. Elles couvrent toute la gamme des activités de la chaîne de valeur de l'industrie automobile: amélioration des alliages d'aluminium; amélioration des pièces de fonte pour les culasses fabriquées à Windsor, en Ontario, et pour les roues fabriquées en Colombie-Britannique; amélioration du formage des métaux pour l'emboutissage de pièces en métal dans toute la chaîne de valeur; et amélioration des capacités d'analyse.

À l'étape de l'emboutissage de pièces en métal, on veut que le métal soit le plus fort possible. S'il l'est trop, il est impossible de lui

donner la forme voulue, et nous avons donc mis au point des méthodes pour emboutir de l'acier plus fort.

**M. Pierre Poilievre:** Pouvez-vous nous fournir un document qui énumère toutes les technologies que votre organisme a aidé à développer depuis l'an 2000, et qui décrit le rôle précis que votre organisme a joué dans leur développement et la façon dont ces technologies sont maintenant utilisées?

**M. Peter Frise:** Oui, nous pouvons le faire.

**M. Pierre Poilievre:** Merci.

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

Ajoutons à cela le siège d'appoint Clek. J'en ai dans mon véhicule.

Vos priorités en matière de recherche et développement ont-elles changé depuis vos débuts, soit depuis 2001? Quels facteurs changent l'orientation de vos recherches?

**M. Peter Frise:** Nos activités sont structurées en fonction de six domaines de recherche: santé et sécurité; préoccupations sociétales; matériaux et fabrication; groupes propulseurs, carburants et émissions; processus de conception; et systèmes et capteurs intelligents.

Chacun de ces domaines comprend un certain nombre de projets.

Comme je l'ai dit, à nos débuts, on accordait peu d'importance aux véhicules électriques. Beaucoup de travail a été fait pour les piles à combustible. Pour être franc, les piles à combustible sont moins importantes qu'auparavant et en général, leur viabilité pour le secteur de l'automobile est mise en doute.

La performance des batteries a été améliorée au point où les véhicules à batterie constituent maintenant une solution de rechange viable. Il reste encore beaucoup de travail à faire et nous axons maintenant nos efforts sur les véhicules à batterie.

Nous orientons également nos recherches sur les biocarburants, et AUTO21 a probablement été le premier organisme en Amérique du Nord, assurément au Canada, à soutenir la recherche en matière de bioplastiques, dont une grande partie se fait au Québec et par des chercheurs de la ceinture de blé et du Sud de l'Ontario.

**M. Jeff Watson:** En ce qui concerne la voiture électrique, GM a vendu environ 8 000 Chevrolet Volts l'an dernier, en annonçant qu'elle en vendrait 20 000. Cette année, elle en annonce 100 000. Est-il réaliste de s'attendre à ce qu'une voiture électrique ait toutes les capacités d'une voiture à essence? Où en sommes-nous?

Ensuite, selon vos estimations, combien faudra-t-il investir en recherche et développement pour y arriver?

**M. Peter Frise:** À l'heure actuelle, je dirais qu'aucun produit sur le marché ne peut remplacer un véhicule familial. Ils tendent...

**M. Jeff Watson:** J'ai six enfants.

**M. Peter Frise:** Aucune de ces voitures ne peut transporter six enfants. On n'en est pas encore là. Il y a des questions de variété et de coût.

**M. Jeff Watson:** Combien faudra-t-il de temps pour y arriver — 10 ans, 15 ans? Combien de milliards de dollars devront être investis en R-D d'ici là?

**M. Peter Frise:** Je ne pourrais pas évaluer le montant, monsieur Watson, mais c'est un montant important, et cela pourrait nécessiter un grand nombre d'années.

**M. Jeff Watson:** Où se situe le Canada en matière de recherche et développement dans les secteurs public et privé? Vous n'êtes pas obligé de fournir des données précises.

**M. Peter Frise:** Par habitant, nous nous situons probablement au deuxième ou au troisième rang mondial pour le soutien à la recherche et développement dans le secteur public. Il y a beaucoup moins d'investissements dans le secteur privé. Je dirais que nous ne sommes même pas au 15<sup>e</sup> rang.

**M. Jeff Watson:** Le Partenariat automobile du Canada a été créé pour réunir les conseils subventionnaires afin d'augmenter un peu le soutien financier pour la R-D. Jusqu'à ce jour, je pense que le projet le plus important est celui d'une motocyclette hybride qui, à mon avis, est novateur, si l'on veut. Je ne sais pas si c'est la bonne priorité.

Comment incitons-nous les entreprises à investir davantage en recherche et développement? J'imagine que leurs priorités diffèrent un peu parfois des projets que nous considérons comme importants.

• (0930)

**M. Peter Frise:** C'est vraiment une question difficile.

AUTO21 croule sous les demandes. Nous refusons environ 75 p. 100 des projets qui nous sont proposés. Il est important de préciser que nous ne financerions pas certains de ces projets parce qu'ils n'ont pas de partenaires industriels, mais la plupart en ont.

Il n'y a rien de mal à crouler sous les demandes. Cela montre seulement que c'est une bonne idée.

**M. Jeff Watson:** Que financez-vous dans un projet habituellement?

**M. Peter Frise:** Notre financement représente entre 100 000 \$ et 200 000 \$ par année, et il sert en grande partie à la formation des étudiants. Cela fait partie de notre mandat.

C'est ce qui pose un autre problème. Si je peux me permettre, je pense que les programmes canadiens, tels qu'ils sont conçus, comportent des problèmes; un volet formation est toujours lié aux projets de R-D.

Je pense que c'est bien de former les gens et que c'est important pour l'avenir de notre pays, mais si l'objectif d'un programme est d'améliorer la compétitivité des entreprises, alors c'est ce que le programme devrait permettre de faire, à mon avis.

**M. Jeff Watson:** Comment notre système de protection de la propriété intellectuelle par brevet soutient-il la comparaison avec celui d'autres pays sur le plan de la commercialisation et pour ce qui est d'inciter les entreprises à s'engager dans la voie de l'innovation?

**M. Peter Frise:** Nos politiques en matière de PI dans la recherche scientifique dans le secteur public au Canada ne sont pas compétitives.

**M. Jeff Watson:** Que faut-il changer?

**M. Peter Frise:** Il faut les simplifier et les harmoniser de sorte que le même régime s'applique partout au pays.

Comme je l'ai déjà dit, les universités ne fabriquent pas de voitures, et je ne vois donc pas quel est le grand avantage pour les gens de détenir beaucoup de droits de PI. Autant que possible, au réseau AUTO21, nous confions la PI au récepteur de savoir le plus rapidement possible.

**M. Jeff Watson:** À votre avis, quel est l'élément moteur ou la principale priorité en matière de recherche et développement au Canada de nos jours? Des témoins précédents ont soulevé la question du changement climatique ou des objectifs en matière de politiques du gouvernement. Altère-t-on la voie que suivrait le secteur privé en matière de recherche et développement autrement, ou le gouvernement appuie-t-il la voie suivie en R-D? Comment interagissent-ils?

**M. Peter Frise:** Cette question est peut-être trop complexe pour me permettre de vous répondre brièvement.

Il nous faut nous assurer que notre économie est concurrentielle et que les Canadiens ont des emplois. Il est bien possible d'y arriver tout en protégeant l'environnement. C'est ce que tous les ingénieurs responsables du pays tentent de faire actuellement.

**M. Jeff Watson:** La R-D dans le secteur privé allait-elle...

**Le président:** Je dois vous interrompre et céder la parole à M. Nicholls.

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

Je vous remercie de vos exposés. C'était très instructif.

Monsieur Frise, j'ai une question à vous poser au sujet d'un type de technologie en particulier.

AUTO21 a-t-il fait des recherches sur l'utilisation de textiles pour la carrosserie des automobiles, tel que l'élasthanne enduit de polyuréthane, comme dans le projet GINA de BMW en 2008? Quelles difficultés pose l'utilisation de textiles pour alléger le poids des véhicules dans les milieux urbains?

**M. Peter Frise:** Nous avons fait beaucoup de travail sur les matériaux composites liés aux textiles. L'intention n'a jamais été de commercialiser la BMW GINA; c'était un concept, et même presque une oeuvre d'art, si l'on veut.

À mon avis, les difficultés concernent en partie la sécurité, probablement des problèmes de feu. Je suppose qu'il serait assez difficile de fabriquer un véhicule comme celui-là à un coût raisonnable. On peut bien construire un véhicule-concept qui coûte 5 millions de dollars, mais on n'en vendra pas beaucoup. Il y aurait des problèmes également sur le plan de la cadence de fabrication, car le type de processus de fabrication qu'ils ont suivi ne...

À l'usine de l'entreprise de M. Robertson à Windsor, en Ontario, une nouvelle minifourgonnette est montée toutes les 42 secondes. On ne peut tout simplement pas construire ces véhicules. À l'usine de montage des véhicules Chevrolet Corvette à Bowling Green, au Kentucky, je pense que l'intervalle de temps est de 15 ou de 20 minutes. Environ toutes les 15 minutes, un nouveau véhicule est monté. Il n'y a pas de problème, car ces véhicules coûtent 100 000 \$ et on n'en vend que quelques-uns. L'entreprise peut donc n'en construire que quelques-uns et faire des profits. Ce n'est pas un véhicule qu'on commercialise à grande échelle.

Il y a toutes sortes de barrières technologiques au lancement de nouveaux produits, ce qui ne veut pas dire que c'est infaisable. Les voitures d'aujourd'hui sont très différentes de celles d'il y a 20 ans, mais on doit investir plusieurs milliards de dollars, et il faut beaucoup de temps pour faire démarrer le tout.

• (0935)

**M. Jamie Nicholls:** D'accord, mais est-ce une voie qui semble prometteuse — l'utilisation de textiles et de matériaux composites, comme vous l'avez dit?

**M. Peter Frise:** Les matériaux composites présentent de très bonnes possibilités pour l'avenir, et ils sont utilisés de nos jours. On examine des barrières technologiques. Nous intégrons des matériaux composites.

Pour répondre à la question de Mme Chow, nous travaillons aux carénages sous les remorques des camions pour protéger l'intérieur des impacts et améliorer l'aérodynamisme des véhicules. Notre nouveau programme de recherche, qui commencera dans 23 jours, comprend un projet à cet égard.

**M. Jamie Nicholls:** Mes collègues vous ont posé beaucoup de questions sur la façon dont vous avez réuni des chercheurs universitaires et des partenaires du secteur privé. Pouvez-vous nous parler un peu de la démarche suivie et nous donner un exemple de cas où elle a particulièrement bien fonctionné?

**M. Peter Frise:** Certainement. De nos jours, l'une des difficultés auxquelles fait face une usine, c'est que divers produits sont produits à différents moments durant la journée, ou par lot, et il est important que l'information soit transmise entre les pièces d'équipement de l'usine lorsqu'on fabrique un modèle A et non un modèle B, par exemple. Les usines deviennent des systèmes intensifs de traitement de l'information.

Dans le passé, chaque fois qu'un nouveau système d'information était installé dans une usine, il y avait plein de câbles. Dans une usine d'aujourd'hui, qui existe depuis même cinq ou huit ans, on y trouve un énorme nombre de câbles. C'est chaotique. C'est très difficile à maintenir, et résoudre les problèmes devient aussi très difficile. S'il y a un problème, si une connexion fait défaut, on peut mettre des heures, voire des jours à régler le problème.

Nous avons un chercheur qui collabore avec une entreprise d'automatisation à Oldcastle, en Ontario, qui a élaboré des systèmes de communication sans fil entre des machines à un faible coût. C'est un système très efficace et très sécuritaire, de sorte qu'il est impossible de s'y introduire. Une personne ne pourrait pas s'asseoir dans le stationnement et nuire au formage des métaux, si l'on veut. Cette entreprise est également en train d'élaborer des systèmes de vision capables de reconnaître des traits faciaux, toujours à un très faible coût, et très rapidement. Par exemple, une caméra est installée dans le rétroviseur d'une voiture et elle sert à déterminer si c'est la bonne personne qui s'assoit sur le siège du conducteur. Si ce n'est pas la bonne personne, la voiture peut être désactivée.

Il y a toutes sortes d'exemples. Nous en avons bien d'autres où une entreprise avait un besoin technologique précis, et il y avait un besoin sur le marché. Nous avons été capables de trouver un chercheur qui avait les capacités requises, et le chercheur et l'entreprise se sont réunis et ont créé un nouveau produit qui est maintenant sur le marché.

**Le président:** Merci.

Allez-y, monsieur Holder.

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

Je remercie également nos invités d'être venus aujourd'hui et de nous faire part de leurs points de vue.

J'aimerais rappeler à tous les témoins que nous effectuons ici une étude sur les technologies de transport novatrices.

Monsieur Todd, nous ne vous avons pas beaucoup entendu, et j'aimerais vous faire participer à la conversation, si vous le voulez bien. Nous connaissons certainement tous Enterprise, Alamo et National, et nous connaissons l'importance de leurs parcs de véhicules au Canada et aux États-Unis.

Je réfléchissais à notre étude, au fait que nous parlons entre autres des carburants de remplacement. Puis, j'ai pensé à votre entreprise et au fait que lorsque je loue une voiture chez Enterprise, vous ne vous souciez pas vraiment de savoir si j'utilise de l'éthanol ou un autre

carburant, puisque c'est moi qui paie. Cela fait partie de l'entente, et c'est toujours une bonne idée de faire le plein avant de vous rendre le véhicule; autrement, c'est un peu plus intéressant. J'aime bien le service que vous offrez.

Je me demande de quelle manière vous pouvez nous aider dans notre étude sur les technologies de transport novatrices. Puis-je vous demander quel est votre rôle dans tout cela?

● (0940)

**M. Ryan Todd (vice-président, directeur général, Quartier général du groupe d'Ottawa, Enterprise Holdings inc.):** Je vous remercie de votre question, monsieur Holder, et de me faire participer à la discussion ce matin.

Nous sommes ici tout simplement en tant que détaillant. Nous sommes une entreprise privée possédant un immense parc de véhicules; nous achetons et vendons plus de 60 000 véhicules chaque année au Canada. Notre rôle est simplement d'offrir le produit à l'utilisateur final, qui bien sûr, nous communique constamment ses besoins et ses désirs. C'est l'objectif ultime, en travaillant avec des organismes comme Fleet Advantage et nos partenaires fabricants sur une base permanente.

**M. Ed Holder:** Puis-je vous demander, monsieur Todd, s'il est question...

Vous savez que nous cherchons tous à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Durant la dernière session, des témoins de l'Association canadienne du propane et d'Encana sont venus nous parler du propane et du gaz naturel. La Ville de London, en Ontario, s'est engagée à ce chapitre, et tous les véhicules de son importante flotte fonctionnent au propane.

Votre entreprise a-t-elle l'intention de contribuer positivement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de faire en sorte que vos véhicules aident à réduire les émissions de gaz à effet de serre? L'avez-vous déjà envisagé?

**M. Ryan Todd:** Tout à fait. Cela fait partie de notre modèle de durabilité. L'avenir du véhicule à passagers doit être socialement acceptable...

**M. Ed Holder:** Comment procédez-vous?

**M. Ryan Todd:** Eh bien, nous avons versé près de 40 millions de dollars à l'Institute for renewable fuels, aux États-Unis. De plus, nous utilisons actuellement près de 9 000 véhicules hybrides, ce qui ne semble peut-être pas beaucoup, mais compte tenu de la disponibilité, c'est un effort assez important de notre part. Plus de 70 succursales en Amérique du Nord ont été désignées succursales hybrides.

**M. Ed Holder:** Avez-vous également ce genre de succursale au Canada pour les véhicules hybrides?

**M. Ryan Todd:** Actuellement, nous n'avons pas de succursale désignée pour les véhicules hybrides, mais il y en aura sous peu. Nous travaillons avec divers partenaires au Canada et nous espérons que le véhicule électrique deviendra une option viable, surtout en ce qui concerne l'accessibilité. C'est en préparation.

Nous avons un programme de partage de véhicules; notre but à long terme est de le fusionner d'une quelconque façon à nos activités de location quotidienne et également de combiner les plus récentes technologies afin d'offrir des véhicules à émissions faibles.

**M. Ed Holder:** Je vous remercie.

Monsieur Dudley, nous ne vous avons pas entendu non plus. J'essayais de comprendre ce qui lie le Groupe Delphi à tout cela. Je comprends votre rôle en ce qui concerne les services de développement durable, mais j'essaie d'avoir une idée de la place que vous occupez dans ce dialogue également.

**M. Bruce Dudley (vice-président principal, Groupe Delphi):** En plus de fournir une stratégie en matière de durabilité et une stratégie sur le carbone aux entreprises du secteur privé, nous consacrons aussi beaucoup de temps aux technologies. Aucune entreprise ne se tourne vers la technologie et ce que j'appelle la politique technologique sans comprendre les écarts et les obstacles relatifs à la commercialisation. Ce que nous avons constaté dans le cadre des discussions avec cette coalition, c'est que le secteur privé a la volonté et la capacité de surmonter certains des principaux obstacles, y compris l'investissement dans l'infrastructure, alors il...

**M. Ed Holder:** Avez-vous vos efforts sur le secteur des transports, alors, monsieur Dudley?

**M. Bruce Dudley:** Pardon?

**M. Ed Holder:** Avez-vous vos efforts sur le secteur des transports?

**M. Bruce Dudley:** Oui.

**M. Ed Holder:** D'accord. Et de quelle façon?

**M. Bruce Dudley:** Le CN est l'un de nos clients importants. Nous avons élaboré des protocoles de transport multimodal pour la réduction des émissions de carbone.

**M. Ed Holder:** Merci.

Monsieur Frise, j'aimerais vous demander de faire quelque chose. M. Poilievre vous a demandé de fournir une liste des divers projets auxquels vous avez travaillé dans le passé et des coûts qui y sont rattachés; j'aimerais savoir si vous pourriez nous en indiquer également la valeur.

Autrement dit, quand vous parlez de la commercialisation, avez-vous une idée de la valeur commerciale actuelle sur le marché de tous les projets que vous avez entrepris?

**M. Peter Frise:** Oui. Nous avons fait faire une étude indépendante sur les retombées économiques d'AUTO21.

Elle a été effectuée par le Center for Automotive Research, un groupe très respecté, à Ann Arbor, au Michigan. Il s'agit du groupe auquel fait généralement appel Industrie Canada pour effectuer ses études économétriques sur l'industrie automobile. La Maison-Blanche et le Congrès américain utilisent également les services de ce groupe, ainsi que de nombreux organismes de l'industrie. Nous l'avons choisi expressément parce qu'il est indépendant du Canada et qu'il ne prêche pas pour telle ou telle université, par exemple.

Soit dit en passant, le financement qui a servi à cette étude ne provenait pas des fonds publics, mais de l'industrie; ce sont des fonds que j'ai amassés.

L'étude a révélé que certains projets menés par AUTO21 entre 2001 et 2009 créeront des retombées économiques de l'ordre de 1,124 milliard de dollars au Canada une fois pleinement mis en oeuvre. Les Canadiens ont investi, par l'entremise d'AUTO21, 52,3 millions de dollars en fonds publics. Cela représente un rendement du capital investi de 22 pour 1.

Je peux vous donner quelques exemples. L'un des plus frappants n'est pas un projet technologique, mais un projet très intéressant sur le vol de véhicules. Il s'agissait d'un grave problème dans la ville de

Winnipeg, au Manitoba. Notre recherche et notre collaboration avec le Service de police de Winnipeg, le procureur général du Manitoba et la Société d'assurance publique du Manitoba a permis de faire diminuer le vol de voiture à Winnipeg de plus de 86 p. 100.

Ce genre de projet de recherche présente d'importants avantages pour le Canada lorsqu'on établit un lien direct entre les chercheurs et les personnes qui utilisent les résultats de la recherche.

Nous avons fait réaliser cette étude. Je serai heureux de vous en fournir un exemplaire. À propos, on a effectué une étude supplémentaire qui prévoit qu'en 2020, le montant atteindra 2,5 milliards de dollars.

**M. Ed Holder:** Merci.

● (0945)

**Le président:** Merci.

C'est au tour de M. Sullivan.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous de nous communiquer vos connaissances et de nous poser vos questions.

J'ai moi aussi des questions à vous poser. Quelle proportion des véhicules routiers actuels font partie d'un parc de véhicules?

**M. David Dennis:** Environ 10 p. 100.

**M. Mike Sullivan:** Donc, une réduction de 50 p. 100 de la consommation de carburant de ces véhicules permettra une réduction de 5 p. 100, ou à peu près, des émissions de gaz à effet de serre.

**M. David Dennis:** On peut dire cela.

**M. Mike Sullivan:** Ma deuxième question s'adresse à M. Frise. Vous avez parlé un peu de la façon dont les normes du CAFE favorisent l'innovation, dans une certaine mesure...

**M. Peter Frise:** C'est exact...

**M. Mike Sullivan:** ... mais vous avez dit qu'un règlement oblige les fabricants à modifier leurs véhicules. C'est le règlement prévoyant les normes à respecter pour les parcs quant à la consommation de carburant qui déterminera, dans une large mesure, ce que construiront les fabricants; cela, en retour, déterminera ensuite les innovations nécessaires pour y arriver, tant en ce qui concerne le poids du véhicule que l'économie de carburant du moteur.

Cependant, il arrive parfois que les règlements nuisent à l'innovation. Je pense que ce que M. Poilievre voulait savoir, notamment, c'est ce que nous pouvons faire. Je vais utiliser l'exemple de la voiture ZENN, dont Transports Canada a réussi à empêcher la vente au Canada. Elle n'est plus fabriquée aujourd'hui. C'était une solution novatrice pour le transport urbain. Postes Canada pourrait utiliser les voitures ZENN en milieu urbain pour presque tous ses services, sans aucune émission ni aucun bruit, mais les règlements ont empêché cela, et la voiture est disparue.

Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**M. Peter Frise:** J'hésite à parler du produit d'une entreprise en particulier. Je ne crois pas que ce rôle me convienne.

Toutefois, je peux dire, comme je l'ai indiqué dans mon exposé, que tout le monde devrait maintenir un équilibre entre la sécurité des véhicules et le rendement environnemental; ce n'est pas une chose que l'on devrait abandonner. Au fond, il faut avoir le système de transport le plus sécuritaire possible et le plus écologique possible, si l'on veut, ou qui a la plus faible intensité énergétique. Je pense que ce qui pose problème, en ce qui concerne les très petits véhicules urbains, c'est l'équilibre entre la sécurité et l'efficacité énergétique. Encore une fois, en tant qu'ingénieur, je ne peux penser autrement.

**M. Mike Sullivan:** Sur le plan de la sécurité, l'approche nord-américaine est axée non pas sur la prévention des collisions, mais sur la survie en cas de collision; qu'on me mette dans un char d'assaut rempli d'oreillers au lieu de m'empêcher de frapper quelqu'un d'autre ou d'être frappé par quelqu'un d'autre.

**M. Peter Frise:** En tout respect, monsieur Sullivan, je ne partage pas votre avis. Je pense que le char et les oreillers... Je ne suis pas d'accord.

• (0950)

**M. Mike Sullivan:** Je me sens comme cela dans une grosse voiture.

**M. Peter Frise:** Vous avez effectivement raison de dire que jusqu'à maintenant, l'approche fondamentale a été axée sur la protection de l'occupant, mais j'ai l'impression que les États-Unis réorientent leur réglementation vers la prévention des collisions, en mettant beaucoup plus l'accent sur les capteurs afin d'éviter la collision et d'alerter les conducteurs des dangers et des obstacles sur la route.

Je peux vous dire que nous nous penchons précisément sur ces questions. Nous avons un radar sans pareil. C'est un radar de pointe. Nous concevons actuellement des radars et aussi des détecteurs à ultrasons pour angle mort, qui permettraient aux futurs véhicules d'éviter les collisions avec les objets stationnaires ou les autres véhicules. Nous mettons également au point des technologies d'allègement qui favoriseront l'intégrité structurale du véhicule. Notre but, c'est qu'il n'y ait aucune collision, mais de façon réaliste, je doute que ce soit possible. C'est un peu comme dire d'un bateau qu'il est insubmersible.

Je crois qu'il y aura toujours une difficulté... C'est un problème complexe d'ingénierie. M. Robertson et ses collègues de Chrysler Canada ainsi que tous les fabricants d'automobiles ont consacré beaucoup d'efforts à rendre leurs voitures les plus sécuritaires possible, en plus d'offrir des systèmes qui permettent aux conducteurs d'éviter les collisions.

**Le président:** Je vous remercie.

C'est au tour de M. Toet.

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais parler de la solution que vous avez nommée ATEC. L'idée de divers secteurs de l'industrie qui se regrouperaient et collaboreraient dans un but commun m'intrigue. Dans votre exposé, vous avez souligné beaucoup de choses qui permettraient aux industries privées de tirer de nombreux avantages d'aller de l'avant avec cette proposition.

Pourriez-vous nous expliquer quels seraient ces avantages et établir une corrélation avec toute la notion...? Vous voulez que nous disions que nous sommes prêts à discuter régulièrement avec ce groupe de parties intéressées parce qu'autrement, elles ne vont pas le faire. Ce groupe n'a-t-il pas de valeur intrinsèque, ne peut-il agir de façon autonome, sans ce genre d'intervention?

**M. David Dennis:** Oui. Comme je l'ai déjà mentionné, ce n'est pas notre principale activité, et nous dirigeons cela avec nos propres fonds dans une perspective bienveillante. Dans le cadre de notre engagement social en matière de durabilité, nous devons notamment prendre conscience que ces discussions n'ont pas vraiment eu lieu. Nous savons que c'est vrai, car les principaux dirigeants — les chefs de l'industrie et les conseillers dans ce domaine — nous le disent.

Ce qui serait avantageux pour le secteur privé serait notamment d'amener le fournisseur, comme Canadian Tire, à la table et de travailler à faire fonctionner les véhicules du parc du gouvernement avec des biocarburants, par exemple. Par la suite, Canadian Tire pourrait rentabiliser son investissement grâce à un engagement relatif à un volume déterminé, étant donné que le gouvernement n'aurait pas à investir en ce sens pour son parc. Cela assure aussi une rentabilité immédiate au gouvernement.

Les gens qui participent à ce dialogue nous ont dit notamment éprouver un sentiment de frustration. Ils disent consacrer beaucoup de ressources aux discussions avec les décideurs.

Je ne veux pas parler à la place de Larry ni de Ryan, mais j'ai beaucoup discuté avec des dirigeants formidables. Ils disent que nous devons mettre de l'ordre dans nos propres affaires. Nous en tirerons des avantages, mais il doit y avoir un troisième élément, soit une politique. C'est nécessaire. Les décideurs doivent participer. Ensuite, nous allons nous-mêmes nous occuper du financement.

Nous allons le faire parce que c'est tout à fait logique. Nous ne demanderons rien d'autre que l'attention des décideurs si l'ATEC représente la majorité d'une collectivité dans une variété de secteurs, dont ceux du biocarburant, du gaz naturel, de l'électrification, etc.

J'ai entendu beaucoup de conversations à propos des menus détails de diverses technologies. Il semble que ce soit l'un des sujets de mécontentement des chefs de l'industrie. Nous devons prendre un peu de recul et reconnaître que toutes ces solutions sont imparfaites et doivent être améliorées. Elles sont à des étapes différentes de la viabilité commerciale. Elles serviront toutes sur le plan de l'utilité ou de la géographie, entre autres. Dans le secteur privé, la sélection naturelle est incroyable, car la viabilité économique fait partie de la durabilité, dont beaucoup de gens n'aiment pas parler.

C'est grâce au marché privé que l'on peut comprendre comment cela fonctionne; nous réclamons donc des députés ici un certain degré d'engagement afin qu'ils nous disent si cela a de la valeur ou non, car nous ne pouvons pas continuer à diriger cela par nos propres moyens. Les intervenants qui ont pris part aux discussions méritent que nous leur disions que si les décideurs veulent participer, nous irons de l'avant. Nous mènerons cela à bon port. Nous embaucherons les bons dirigeants, et ils auront leur ATEC.

•(0955)

**M. Mike Greene (président-directeur général, Fleet Advantage inc.):** Si je peux me permettre d'intervenir, un très bon exemple de cela, et c'est d'ailleurs ce qui nous a conduits à ce projet, est le carburant E85 et notre collaboration avec Canadian Tire. Le concept original était très simple, parce que les fabricants automobiles produisent beaucoup de véhicules alimentés au E85 chaque année. Ce sont plutôt les infrastructures qui posaient problème, car pour alimenter ces véhicules, le carburant devait être mélangé par le mélangeur même, ou il fallait installer un réservoir à la station-service qui permettait de mélanger les deux carburants. Canadian Tire était tout à fait prêt à procéder de cette façon. Cependant, le coût du E85 était tellement élevé que cela aurait été inabordable pour les consommateurs.

Après quelques discussions, nous avons conclu que le carburant E30 était une solution rentable et réalisable. Il permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et bien d'autres belles choses. Nous avons ensuite appris, et Dave s'en souviendra, qu'il n'y avait pas de norme relative au E30 au Canada, alors ce n'était pas possible. Si un tel forum existait — un forum permettant aux intervenants du secteur privé et du secteur public de discuter des différents obstacles et des solutions pour les contourner et organiser les choses en faveur de la collectivité —, on aurait pu régler ce problème assez rapidement, et nous aurions des véhicules alimentés au E30 sur les routes.

**M. David Dennis:** Nous n'en croyions tellement pas nos oreilles que nous avons décidé de documenter ces conversations sur vidéo.

**M. Mike Greene:** Exactement. C'est incroyable.

**M. David Dennis:** Nous voulions documenter tout cela pour démontrer qu'il y avait bel et bien un manque à cet égard, et que les intervenants étaient très enthousiastes face à l'idée.

**Le président:** Merci.

Allez-y, monsieur Nicholls.

**M. Jamie Nicholls:** Ma question s'adresse au représentant d'Enterprise.

Sur le site Web, on peut lire que vous possédez environ 8 000 véhicules hybrides, la plus importante flotte de l'industrie, si je ne me trompe pas. Vous avez parlé de 60 000 véhicules, alors plus de 10 p. 100 de votre flotte est composée de voitures hybrides. C'est très impressionnant.

Pouvez-vous nous dire quelles décisions internes ont mené l'entreprise où elle est aujourd'hui à cet égard?

**M. Ryan Todd:** Ce sont les données nord-américaines, monsieur Nicholls.

**M. Jamie Nicholls:** D'accord.

**M. Ryan Todd:** Notre flotte canadienne compte actuellement 60 000 véhicules. Nous en avons beaucoup au Canada, mais c'est en Amérique du Nord qu'on retrouve ces 9 000 voitures hybrides.

Ces décisions sont prises mensuellement et annuellement à l'issue de négociations et de discussions continues avec nos partenaires du secteur manufacturier. Elles s'appuient strictement sur la disponibilité des véhicules et sur les principes de la viabilité financière.

Beaucoup de consommateurs préféreraient louer une voiture hybride ou électrique, mais les tarifs sont beaucoup plus élevés que pour une voiture standard de la même catégorie. Ils ne veulent pas toujours avoir à prendre cette décision.

D'après les études menées pour notre flotte, l'écart se situe entre 8 000 et 10 000 \$. Pour deux véhicules de taille identique, par exemple, une Prius et une Corolla, le coût de la voiture hybride sera beaucoup plus élevé. Cela complique les choses pour nous par rapport aux consommateurs. La viabilité financière est un aspect important pour nous. La demande est là du côté des consommateurs; c'est une question de disponibilité. À long terme, plus la disponibilité de ces véhicules sera grande, plus les coûts vont diminuer. Ce sera fantastique pour l'utilisateur final.

•(1000)

**M. Jamie Nicholls:** Outre les coûts, y a-t-il autre chose qui pose problème, des obstacles réglementaires ou des défis qui compliqueraient l'écologisation de la flotte?

**M. Ryan Todd:** On vient tout juste d'entamer la mise en place d'un réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques en Californie. À mesure que la Volt et la Leaf seront plus faciles d'accès, on espère consolider ce réseau par l'entremise de nos succursales en Californie. Plus tard, on pourrait l'étendre à l'Amérique du Nord.

Des initiatives de ce genre sont en cours, mais nous faisons cavalier seul. Il n'y a pas de collaboration. S'il y avait un forum permettant ce genre d'échanges plus fréquemment, cela nous permettrait de bâtir ce réseau plus rapidement.

**M. Jamie Nicholls:** Y a-t-il quelque chose que le gouvernement fédéral peut faire pour aider des entreprises comme la vôtre à améliorer la gérance environnementale? Avez-vous des idées?

**M. Ryan Todd:** Notre entreprise, comme d'autres de notre industrie, est déjà prête à faire sa part. Reste à voir si les fabricants auront la possibilité de produire des véhicules moins polluants. Cela revient à ce que disait M. Robertson et à la plus grande disponibilité des véhicules.

Nous sommes des détaillants. Nous possédons une flotte de voitures. Nous ne sommes pas du tout engagés dans la recherche et développement, mais l'engagement y est. Nous sommes prêts à participer le plus possible à ce projet. Nous savons que si nous ne faisons pas notre part en offrant un véhicule de promenade qui produit moins d'émissions, c'est la viabilité de notre entreprise qui va en souffrir. La volonté est là, donc.

**M. David Dennis:** Nous avons mentionné qu'il n'y avait pas de cadre réglementaire pour régir des normes. Je peux vous donner une solution facile. Il n'y a aucune norme pour régir les pompes mélangeurs pour les carburants à l'éthanol. À part pour le carburant E85, il n'y a pas de normes qui existent ailleurs dans le monde et qui sont efficaces. C'est l'écho que nous avons eu de bien des intervenants du secteur.

Claude Robert est un exemple formidable à suivre. Il a investi l'argent qu'il a gagné à la sueur de son front dans une infrastructure en laquelle il croyait vraiment, et il crie à l'aide pour qu'on élabore des normes et un cadre réglementaire.

J'espère que cela répond à votre question, parce que c'est ce qu'on nous dit.

**Le président:** Monsieur Adler, c'est à vous.

**M. Mark Adler (York-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais d'abord vous demander d'enlever votre chapeau d'innovateur et de mettre votre chapeau d'homme d'affaires un moment, parce qu'au bout du compte, vous êtes tous des gens d'affaires.

J'aimerais avoir vos commentaires sur le plan du gouvernement, qui, comme vous le savez, est largement axé sur la création d'emplois et la croissance. Différentes organisations internationales, de même que le magazine *Forbes*, ont désigné le Canada comme le meilleur endroit au monde pour faire des affaires. L'économie canadienne est la plus performante des pays du G8. J'étais à Washington la semaine dernière, et je peux vous dire que plusieurs grands décideurs de là-bas nous envient grandement. Les États-Unis étaient autrefois un excellent endroit pour faire des affaires, mais il semble que le Canada soit maintenant le pays le plus couru par les investisseurs et les créateurs d'emplois.

De quelle façon vos entreprises ont profité des politiques que nous avons mises de l'avant, par exemple la réduction du taux d'imposition fédéral des sociétés à 15 p. 100 et la création de crédits fiscaux pour l'innovation et la technologie? Est-ce que cela vous a permis de vous concentrer davantage sur l'élaboration de produits et de technologies innovatrices dans le secteur des transports?

L'un de vous veut commencer?

**M. Larry A. Robertson:** Je peux commencer. Avec les initiatives lancées par l'université de M. Frise et les incitatifs fiscaux en R-D, il était certainement très intéressant de garder au Canada les recherches développées au Canada. Ces mesures ont aussi aidé notre société à l'échelle internationale. Notre alliance avec le fabricant italien mise beaucoup sur notre centre de recherche au Canada dans le cadre de la stratégie de recherche globale. La recherche aurait lieu quand même sans ces incitatifs, mais pas nécessairement au Canada.

Je ne peux pas vous donner de chiffres, mais de façon générale, cela a apporté beaucoup à la collectivité de Windsor et à la population canadienne, et cela nous a permis de collaborer avec un bon nombre de fournisseurs et d'autres établissements au Canada. Notre industrie en a grandement profité.

•(1005)

**M. Mark Adler:** Alors, Chrysler et votre industrie ont certainement bénéficié des politiques de notre gouvernement?

**M. Larry A. Robertson:** Oui.

**M. Mark Adler:** Merci.

Monsieur Frise, des commentaires?

**M. Peter Frise:** Je dois de préciser que je suis issu du milieu universitaire, je ne suis pas un homme d'affaires. Je travaille toutefois avec des gens d'affaires tous les jours, et cela motive certainement une grande partie de ce que je fais.

Il est absolument indispensable pour une société d'être en mesure d'optimiser les investissements tout en diminuant les risques au Canada, surtout si elle fait affaire avec des entreprises dont le siège social est situé à l'étranger, et dans une certaine mesure, avec les entreprises canadiennes qui peuvent exploiter des établissements de R-D ailleurs dans le monde. Les entreprises fondent leurs décisions d'affaires sur leur capacité d'optimiser leur financement interne et de diminuer les risques. C'est pourquoi, à mon avis, la conception des programmes au Canada est si importante. Il est essentiel pour les entreprises de trouver les compétences, les connaissances et les infrastructures dont elles ont besoin pour faire de la R-D ici, et que les chiffres soient aussi de leur côté. On peut installer un microscope tout aussi facilement à Auburn Hills, au Michigan, ou à Graz, en Autriche, qu'à Waterloo, en Ontario. Il s'agit simplement d'une commande placée au nom d'un tiers.

Le fait est que nous avons déjà payé pour cette infrastructure. L'infrastructure de recherche du Canada est parmi les meilleures au monde. C'est grâce aux importantes sommes investies par le secteur

public dans la R-D au fil des ans. Je crois que le Canada se classe deuxième, troisième ou quatrième au monde par habitant, mais pour une raison quelconque, notre programme de conception n'a pas incité l'industrie à investir au Canada aussi efficacement qu'elle aurait probablement pu le faire. Ce n'est pas que les intervenants de l'industrie sont stupides ou qu'ils ne s'intéressent pas à l'innovation. Je pense que c'est la conception des programmes qui pose problème.

Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais je pense qu'AUTO21 a vraiment trouvé un bon filon. Nous recevons toujours plus de demandes que nous ne pouvons en prendre. Nous devons fréquemment dire non aux investissements de l'industrie. Je pense que le Canada pourrait s'inspirer de ce modèle pour gagner en efficacité à cet égard.

**Le président:** Merci.

M. Richards va conclure ce premier tour.

**M. Blake Richards (Wild Rose, PCC):** Merci. Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui. Nous avons affaire à des connaisseurs, cela ne fait aucun doute.

Je vais d'abord m'adresser à M. Robertson, de Chrysler. M. Sullivan a parlé tout à l'heure de ce qui se faisait à l'égard de nos véhicules. Il disait que rien n'était fait pour la prévention des collisions. Je pense qu'il s'adressait à M. Frise. J'ai cru qu'il serait bon de vous permettre de répondre à la question, car je suis certain que vous pouvez nous donner des exemples de ce qu'a fait votre entreprise.

Il me semble qu'il n'y a pas si longtemps, les freins ABS étaient encore considérés comme une nouveauté. Je pense à tout le chemin que nous avons parcouru depuis. Je sais qu'on a développé des capteurs et plusieurs autres choses. Je veux vous donner la chance de nous parler de quelques-unes des innovations et des améliorations apportées à vos véhicules au cours des 10 ou 15 dernières années.

**M. Larry A. Robertson:** Il y a eu plusieurs innovations, certaines étaient tellement révolutionnaires que la Safety Administration des États-Unis a mis en place une réglementation pour régir le tout et assurer des conditions uniformes pour tout le monde; je pense notamment au contrôle électronique de stabilité. Le système de freins antiblocage existait déjà, mais avec l'informatisation des véhicules, il devenait possible de les programmer pour éviter des collisions dans des conditions de conduite difficiles.

On va au-delà de la résistance à l'impact. On vise à éviter les collisions ainsi qu'à protéger les passagers. C'est un programme à plusieurs facettes. À l'usine Chrysler de Windsor, nous avons un tunnel pour effectuer des recherches sur les phares automobiles. Il y a des installations de recherche prévues à cette fin. Il est possible de perfectionner les phares à haute intensité — modélisation, efficacité et même de nouvelles technologies. C'est ce qu'on étudie là-bas.

Une autre innovation qui gagne rapidement du terrain à mon sens, et on en parle davantage aux États-Unis qu'au Canada, ce sont les véhicules autonomes, des voitures qui se conduisent toutes seules. C'est une bonne chose pour réduire la congestion sur les routes, une technologie qui permet aux véhicules de communiquer entre eux, de travailler ensemble et d'avancer en masse plus efficacement, tout en diminuant les risques de collision. Beaucoup de choses se brassent en ce moment.

La technologie existe déjà. Il ne reste plus qu'à trouver une façon de la présenter et à voir ce que les recherches auront permis de conclure au sujet de son utilisation dans le contexte nord-américain. Les perspectives sont très intéressantes.

Alors oui, beaucoup d'innovations ont vu le jour.

•(1010)

**M. Blake Richards:** On parle beaucoup des véhicules hybrides et des voitures électriques.

J'aimerais vous poser la question suivante, et j'aimerais aussi que M. Todd me donne le point de vue d'Enterprise. Pour vous, on parle de Chrysler. Il a été question des camionnettes Ram alimentées au gaz naturel, que vous êtes en train de développer. Vous les avez peut-être même déjà mises sur le marché.

**M. Larry A. Robertson:** Oui, on en a déjà fait l'annonce.

**M. Blake Richards:** Y a-t-il d'autres innovations en place ou à venir de ce genre, c'est-à-dire qui emploient d'autres types de carburants, que ce soit du gaz naturel, du propane ou autre? Pourquoi ou pourquoi pas?

Je pose la même question à Enterprise. Dans votre flotte, avez-vous des véhicules alimentés au gaz naturel ou au propane, par exemple? Pourquoi ou pourquoi pas?

**M. Larry A. Robertson:** Du point de vue commercial, et il en va de même pour les autres entreprises, nous avons l'obligation d'assurer le rendement énergétique de notre flotte de voitures. Ce n'est pas calculé de façon individuelle; tous les véhicules doivent bien sûr satisfaire aux normes, mais nous devons également voir au rendement de l'ensemble de notre flotte. Il y aura des changements importants apportés à un bon nombre de modèles, comme des transmissions à huit ou neuf rapports, ce qui permettra d'améliorer quelque peu le rendement de la flotte, mais seuls quelques véhicules seront dotés de technologies révolutionnaires, totalement nouvelles.

Comme M. Frise l'indiquait, les normes du CAFE à l'égard des émissions de gaz à effet de serre nous obligent à offrir un rendement de près de 54 milles par gallon à l'avenir. C'est l'obligation à la fabrication, mais il faut aussi regarder les choses dans leur ensemble et voir ce qu'il en retourne pour le carburant en tant que tel.

On peut alimenter les véhicules à l'essence, au gaz naturel ou autre, mais on doit se demander quel est le cycle de vie de ce carburant. Y a-t-il un meilleur moyen de traiter le carburant? Il est possible de produire du diesel à partir de biomatériaux. Comment peut-on produire de l'éthanol de deuxième génération? Il faut vraiment garder une vue d'ensemble sur la façon d'offrir la technologie, et on pourra faire des gains cumulatifs en ce qui a trait au rendement.

Pour ce qui est des véhicules hybrides et électriques, compte tenu des normes, il faudra trouver un moyen pour y arriver. Ce pourrait être des véhicules électriques à prolongateur d'autonomie, aussi alimentés par de petites quantités de carburant. Il pourrait s'agir de véhicules électriques; nous avons annoncé un modèle Fiat 500...

**Le président:** Je dois vous interrompre, car votre temps est écoulé.

Nous allons procéder à un dernier tour de cinq minutes pour chaque parti.

Monsieur Nicholls, vous pouvez commencer.

**M. Jamie Nicholls:** Ma prochaine question s'adresse à M. Dudley.

Votre société affiche un bilan solide pour avoir aidé des gouvernements, des organismes de réglementation et des organismes intergouvernementaux à concevoir et à mettre en oeuvre des politiques sur les changements climatiques. On parle souvent de la santé actuelle de l'économie canadienne. Or, des organisations internationales comme le Forum économique mondial — ce n'est peut-être pas un exemple aussi remarquable que le magazine *Forbes* — constatent que le Canada est de moins en moins

compétitif au fil des ans. Si tous nos partenaires internationaux prenaient soudainement le virage vert sur le plan économique et que le Canada ne leur emboîtaient pas le pas, nous pourrions être laissés en plan.

Pourriez-vous nous donner une idée du type de recommandations en matière de transports qui demandent peu d'efforts, mais qui entraînent souvent de grandes répercussions? Y a-t-il des opportunités faciles qui vous viennent habituellement à l'esprit lorsque vous faites affaire avec des organismes gouvernementaux? De plus, quels principaux défis les organismes gouvernementaux doivent-ils relever pour mettre en oeuvre des politiques sur les changements climatiques? Enfin, pourriez-vous nous parler de l'examen de la réglementation et des compétences nord-américaines en matière de changements climatiques, que vous avez réalisé en 2009 pour le compte du CN? Quel genre de recommandations avez-vous formulées?

•(1015)

**M. Bruce Dudley:** Vous avez posé beaucoup de questions. Je vais faire de mon mieux pour commencer par le début...

**Le président:** Votre temps est limité.

**M. Bruce Dudley:** ... malgré le peu de temps dont je dispose.

Deux ou trois éléments entrent en ligne de compte. Tout d'abord, il faut souligner l'importance du potentiel économique. D'ailleurs, l'Agence internationale de l'énergie, ou AIE, et le Programme des nouvelles technologies, qui établit des prévisions en matière de technologie, s'attendent à ce qu'un total cumulatif de 4,5 billions de dollars soit investi d'ici 2050 dans les véhicules hybrides seulement, un sujet dont on parle souvent aujourd'hui. C'est sans compter les biocarburants et le reste. Si les émissions de carbone étaient assujetties à des restrictions, ce chiffre doublerait presque. Il s'agit donc d'un programme considérable puisque les possibilités d'investissement à l'échelle nationale et internationale sont énormes.

Pour ce qui est des politiques, certains ont une conception traditionnelle de la réglementation en matière de transports et craignent qu'elle freine l'innovation; je pense que c'est ce que laissaient entendre certaines des questions posées ce matin.

Toutefois, compte tenu de l'innovation, de la fusion de tous ces carburants et technologies automobiles, et des difficultés entourant leur mise en marché — par exemple, certaines régions essaient de stimuler l'investissement dans le carburant à faible teneur en carbone —, les décideurs ont la mission ardue de surmonter les barrières réglementaires tout en adoptant des règlements d'application qui favorisent la commercialisation de ces technologies.

Par exemple, Fleet Advantage nous a appris que les postes de ravitaillement ou les bornes de recharge représentent un des obstacles. Le Canada est un chef de file international en matière de normalisation dans le secteur des TIC; or, c'est un problème dans le cas des carburants. Chaque fabricant ne peut avoir sa propre station-service; comment pourrait-on ainsi ravitailler ces véhicules, en présumant que le carburant était sur le marché?

Au bout du compte, le gouvernement devra intervenir en tenant compte des conseils de l'industrie. Je pense donc que les règlements et les politiques d'application seront indispensables pour faire le pont entre les émissions de carbone en matière de transport, la viabilité économique et la disponibilité des carburants et des technologies. Voici donc mon conseil: faites tomber les barrières là où vous le pouvez, et soyez attentif afin de trouver les secteurs dans lesquels les technologies de mise en service pourront non seulement stimuler l'investissement et l'adoption des technologies à l'échelle nationale, mais aussi contribuer à introduire ces plates-formes technologiques dans les marchés étrangers.

**M. Jamie Nicholls:** Ma deuxième question s'adresse à tous les témoins.

Dans les années 1990, nous avons constaté que les trois Grands ont accordé une place de choix à la fabrication massive de véhicules utilitaires sport en Amérique du Nord. J'ai lu de nombreux articles qui affirment que la plupart des problèmes de sécurité routière sont attribuables à ces véhicules parce qu'ils ne se manoeuvrent tout simplement pas aussi bien que de petites voitures dans certaines situations. Les accidents sont plus fréquents, car ces véhicules montés sur un châssis lourd finissent par entrer en collision avec les petites voitures.

Je suis un peu négligent, car je sais qu'il y a beaucoup d'innovation en matière de sécurité routière, ce que j'appuie sans réserve. Je suis entièrement d'accord pour viser la disparition des collisions, mais n'est-ce pas parce que nous avons fabriqué ces gros véhicules que nous devons aujourd'hui innover en matière de sécurité? Est-ce parce que notre choix de fabrication n'était pas judicieux et que ce n'était pas une solution durable en matière de carburant?

**Le président:** Il reste 20 secondes.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Larry A. Robertson:** Les choix de fabrication sont aussi déterminés par la demande. Si un produit ne satisfait pas le consommateur, celui-ci en parlera et n'achètera pas. L'incompatibilité des véhicules qui partagent la route est un problème épineux. Il faut également tenir compte des autres moyens de transport et des bicyclettes. Un large éventail d'éléments entrent donc en ligne de compte.

Les systèmes intelligents sont la voie à suivre. Les véhicules qui en sont munis réagissent mieux les uns avec les autres.

Chaque véhicule respecte les exigences; ce qui se passe sur la route est une tout autre question que je ne vais pas aborder ici. Pour l'instant, nous possédons des technologies plus sécuritaires et moins énergivores qui, nous l'espérons, favoriseront une meilleure interaction avec les autres véhicules et l'infrastructure. C'est la voie que nous comptons emprunter.

• (1020)

**Le président:** Merci.

Monsieur Coderre, vous pouvez y aller.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre:** J'ai eu peur de votre réponse, monsieur Robertson.

[Traduction]

J'ai un Jeep Cherokee et j'en suis fier, mais c'est une autre histoire.

**Des voix:** Oh, oh!

**L'hon. Denis Coderre:** C'est aussi une question de sensibilisation. En bout de ligne, croyez-vous qu'il soit possible d'améliorer les

statistiques en fabriquant des véhicules légers, aérodynamiques et munis d'un système intelligent, et en sensibilisant davantage le public? Ce n'est pas nécessairement le type de véhicule qui pose problème, mais plutôt sa conception et la façon dont il est conduit.

**M. Peter Frise:** Le comportement au volant est le facteur le plus déterminant de la consommation énergétique d'un véhicule. Les éléments technologiques — comme le poids du véhicule et les systèmes dont il est muni — sont d'une importance secondaire.

Les habitudes de conduite sont aussi le principal déterminant de la sécurité routière. Il s'agit du comportement des conducteurs sur la route — leur vitesse, leur destination, le moment de la journée où ils prennent la route, leur état d'esprit à ce moment et tout au long du trajet, et ainsi de suite.

Comme vous l'avez très bien dit, monsieur Coderre, c'est un travail de sensibilisation. Je pense que les organismes d'application de la loi ont eux aussi un rôle à jouer à cet égard. Le permis d'apprenti-conducteur est essentiel. Les jeunes d'aujourd'hui ne peuvent plus se déplacer comme ils l'entendent, contrairement à nous lorsque nous apprenions à conduire. Dès que nous avons notre permis, nous étions libres comme l'air. Ce n'est plus aussi simple, et c'est une bonne chose, à mon avis.

Le fait que le Canada se soit amélioré en matière de sensibilisation, de réglementation et d'application de la loi contribue à atténuer les effets dévastateurs des mauvais comportements au volant. La technologie entre aussi en ligne de compte.

**L'hon. Denis Coderre:** Ma dernière question s'adresse à MM. Frise et Dennis.

Nous avons parlé de réglementation. Au bout du compte, si vous cherchez à nouer un partenariat, vous avez besoin de meilleures normes, d'une méthode de travail et de la réglementation. À l'époque où j'étais le président du Conseil privé, nous avons lancé une initiative de réglementation intelligente qui porte actuellement ses fruits. Je pense qu'il faut alléger la bureaucratie, et la partisanerie n'a rien à y voir.

Puisque vous recevez des fonds gouvernementaux et que vous désirez travailler avec nous, comment voudriez-vous procéder? Avec qui collaboreriez-vous? Transports Canada, ou encore Industrie Canada? Il faut aussi tenir compte des questions de propriété intellectuelle.

Quelles sont vos recommandations en matière de réglementation? Quelles pratiques exemplaires proposez-vous?

**M. Peter Frise:** Je peux vous expliquer comment fonctionne Auto21 depuis 10 ans.

Auto21 est un organisme sans lien de dépendance. Notre conseil d'administration est indépendant et se compose de cadres supérieurs provenant de l'industrie automobile. Le poste de président a déjà été occupé par le directeur des Affaires techniques et réglementaires de Chrysler Canada et par le président de l'Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada. À l'heure actuelle, c'est le directeur général de Toyota Canada qui préside. Nous n'avons aucune allégeance et sommes libres de discuter avec tout fabricant, pour autant qu'il soit en activité au Canada et qu'il contribue à l'économie canadienne.

Je pense que notre modèle a porté ses fruits. Si je peux en tirer une leçon, je dirais qu'il est indispensable d'avoir des personnes très bien informées à la tête de l'organisme. En toute franchise, je ne crois pas qu'Ottawa pourrait tenir les rênes de l'organisme à distance.

Ce sont des gens qui évoluent quotidiennement au sein de l'industrie qui fixent nos priorités; selon moi, c'est le secret de notre réussite.

**L'hon. Denis Coderre:** Vous devriez peut-être ajouter la reddition de comptes, car votre organisme dépend des consommateurs et des citoyens. Il s'agit de deniers publics.

**M. Peter Frise:** Oui.

**L'hon. Denis Coderre:** Puisque la relation est nouvelle, comment la reddition de comptes se traduit-elle?

**M. David Dennis:** Tout d'abord, permettez-moi de préciser que notre organisme recueille des données sur les parcs de camion des quatre coins du monde. À vrai dire, nous avons une très bonne vue d'ensemble de la performance d'usage de bien des véhicules — des marques et des modèles selon le pays, de leur utilité, et ainsi de suite. Nous avons pour principe d'engager une conversation axée sur les faits afin d'évaluer tous les cas de figure. C'est pourquoi nous réunissons les parties intéressées; nous disposerons alors d'une foule de renseignements et de données qui nous permettront de formuler des recommandations et de collaborer avec ces intervenants. Cette conversation axée sur les faits nous permettra de justifier toutes nos recommandations.

Une aussi grande quantité de données et de connaissances apporte une certaine prévisibilité — ou certitude. Les faits constituent donc notre compétence fondamentale.

En réponse à votre question, les intervenants ont bel et bien du pouvoir, et ils montrent l'exemple. Il faut réunir ceux qui investissent dans notre infrastructure autant que ceux qui nous empêchent de progresser, de même que ceux qui nous aident à aller de l'avant. C'est selon moi le paroxysme de la reddition de comptes.

• (1025)

**Le président:** Merci.

Monsieur Poilievre, vous êtes le dernier intervenant.

**M. Pierre Poilievre:** Ma question s'adresse à Larry Robertson. Le robuste Ram 2500 peut parcourir 255 milles avec du gaz naturel. Est-ce avec un seul plein?

**M. Larry A. Robertson:** Oui. Nous avons utilisé une procédure de conduite de la SAE qui respecte les normes de l'industrie. Les données sont donc comparables.

**M. Pierre Poilievre:** Avec de l'essence, le même véhicule pourrait-il parcourir environ 360 miles?

**M. Larry A. Robertson:** Non...

**M. Pierre Poilievre:** Très bien.

**M. Larry A. Robertson:** Je crois qu'il s'agit de l'autonomie combinée de l'essence et de...

**M. Pierre Poilievre:** Vous avez raison, c'est la distance combinée.

**M. Larry A. Robertson:** ... mais si le véhicule est muni du grand réservoir d'essence en option, il pourrait parcourir jusqu'à 500 miles.

**M. Pierre Poilievre:** Voulez-vous dire que le Ram peut contenir à la fois du gaz naturel et de l'essence?

**M. Larry A. Robertson:** Oui. À vrai dire...

**M. Pierre Poilievre:** Je vois.

Par contre, il n'a pas besoin des deux types de carburants pour rouler, n'est-ce pas?

**M. Larry A. Robertson:** Oui, il lui faut les deux.

**M. Pierre Poilievre:** Vraiment?

Je vous pose cette question en raison de l'option de ravitaillement à la maison, dont nous avons entendu parler à la séance précédente et qui permet aux consommateurs de faire le plein chez eux. Or, cette solution n'est valable que pour ceux qui rentrent chez eux le jour même. Si jamais ils prennent la route, par exemple, et qu'ils ne trouvent aucun poste de gaz naturel en chemin, comment pourront-ils faire le plein?

**M. Larry A. Robertson:** Il faut comprendre que ce type de technologie visait initialement les parcs de camions dédiés à une route en particulier et qui disposent d'un poste de ravitaillement central, par exemple. L'autonomie de ces véhicules est définie. Le fait de pouvoir utiliser uniquement un peu d'essence vise à encourager l'utilisation du gaz naturel dans le véhicule et à maximiser le volume du réservoir de gaz naturel pour que le consommateur tire profit de cette technologie. L'essence sert seulement de réserve et augmente l'autonomie du véhicule.

**M. Pierre Poilievre:** Je comprends.

C'est intéressant, car je crois qu'une telle option sera attrayante aux yeux des consommateurs étant donné la différence de prix entre le gaz naturel et l'essence. Il est désormais possible de faire le plein de son véhicule chez soi le soir, dans le garage ou l'entrée de la cour, puis de se déplacer à un coût bien moindre qu'avec de l'essence. Or, toutes les familles veulent partir en voyage de temps à autre, mais il n'y a pas suffisamment de postes de gaz naturel pour leur permettre de faire le plein. Puisque ces familles ne retourneront évidemment pas chez elles, croyez-vous que cette technologie pourrait un jour leur permettre d'utiliser de l'essence lorsqu'elles manquent de gaz naturel?

**M. Larry A. Robertson:** Oui, cette technologie permet l'utilisation d'essence. Au Canada, nous avons décidé d'intégrer un plus grand réservoir d'essence à ce modèle puisque l'infrastructure du gaz naturel s'est dégradée ces dernières années.

Tandis que la technologie gagne en popularité et que les infrastructures sont reconstruites, nous continuerons d'offrir ces options aux consommateurs pour qu'ils ne tombent pas en panne sèche sur la route; ils n'auront pas à s'en préoccuper. Le véhicule peut donc rouler à l'aide d'essence et de diesel — pardonnez-moi, je veux plutôt dire à l'aide d'essence et de...

**M. Pierre Poilievre:** Vous dites que le véhicule peut manquer de gaz naturel, mais vous avez mentionné tout à l'heure qu'il doit toujours en avoir pour fonctionner.

**M. Larry A. Robertson:** C'est plutôt l'inverse. L'essence est obligatoire.

**M. Pierre Poilievre:** Je vois. Un consommateur pourrait donc utiliser son GNC avec de l'essence seulement.

**M. Larry A. Robertson:** Pour l'instant, le véhicule est conçu pour utiliser l'essence au démarrage et pour rouler exclusivement à l'aide de GNC.

• (1030)

**M. Pierre Poilievre:** Pardonnez-moi, mais il reste très peu de temps. S'il n'y a pas de GNC dans le véhicule...

**M. Larry A. Robertson:** ... c'est l'essence qui sera utilisée.

**M. Pierre Poilievre:** Le véhicule se servira de l'essence.

**M. Larry A. Robertson:** Oui.

**M. Pierre Poilievre:** Excellent. C'est encourageant, dans ce cas. Merci.

**Le président:** J'aimerais maintenant remercier nos invités d'aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps et la peine de comparaître. Je suis persuadé que certaines de vos recommandations figureront dans notre rapport.

Merci beaucoup.

**M. David Dennis:** Merveilleux. Je vous remercie...

**M. Peter Frise:** Merci.

**Le président:** J'aimerais aviser les membres du comité que je vais leur envoyer, d'ici deux ou trois jours, la feuille de route des six ou huit prochaines réunions et la liste des invités. Certains n'ont pas encore confirmé leur présence, mais ils apparaissent quand même sur la liste. Je vous demanderais d'en prendre connaissance et de m'aviser si vous avez des suggestions.

Je vous souhaite un bon week-end.

La séance est levée.

---





**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

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

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

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

---

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

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

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

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

---

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

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