



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 028 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 15 mars 2012**

**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le jeudi 15 mars 2012

•(0850)

[Français]

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD)):** Je vous souhaite la bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. C'est notre 28<sup>e</sup> séance. Nous avons à l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, l'étude des technologies de transport novatrices.

Nous recevons comme témoin, aujourd'hui, M. Don Moore, directeur exécutif de l'Association d'équipement de transport du Canada.

[Traduction]

J'aimerais vous souhaiter la bienvenue, monsieur Moore. Sans plus attendre, veuillez faire votre exposé.

**M. Don Moore (directeur exécutif, Association d'équipement de transport du Canada):** Merci beaucoup. Merci de m'avoir invité à témoigner devant votre comité.

Je vais tout d'abord vous donner un cadre de référence. Je vais me présenter, vous présenter notre association et vous dire ce que nous faisons et ce qu'est notre objectif.

J'ai été ingénieur pendant la majeure partie des 27 ans que j'ai passé dans le secteur de la fabrication de camions. J'ai travaillé 17 de ces années pour un équipementier de camions-tracteurs et de châssis ici même au Canada, en Colombie-Britannique. Quatre ans plus tard, j'ai travaillé à titre de consultant en ingénierie légale; j'enquêtai et je produisais des rapports sur les accidents impliquant des camions au Canada. Depuis six ans, je suis directeur exécutif de l'Association d'équipement de transport du Canada.

Cette association se compose principalement de fabricants de véhicules lourds. Notre noyau inclut vraiment deux groupes distincts. D'un côté, nous avons les entreprises spécialisées dans l'adaptation des camions. Elles prennent un châssis construit par un équipementier — comme Mack, Mack Volvo, Daimler, Freightliner et Western Star, ou les fabricants de camions de poids moyen comme Hino ou Isuzu — et les transforment en camions fonctionnels en y ajoutant des bennes, des bétonnières ou d'autres dispositifs.

De l'autre côté, on retrouve les fabricants de remorques. Certains membres fabriquent des remorques plus petites, mais la plupart font des remorques pleine grandeur. Nous avons des entreprises de toutes tailles : certaines fabriquent seulement quelques remorques par année et nous avons Manac, probablement l'un de nos plus gros membres, qui en produit des milliers. Les fournisseurs font également partie de notre association, ainsi que les fournisseurs de services. À certains égards, nous considérons les équipementiers, les grandes sociétés qui fabriquent les châssis comme les fournisseurs de l'essentiel de nos membres.

La plupart de nos membres sont des PME. Bon nombre de nos entreprises comptent moins de 20 employés et beaucoup en

comptent jusqu'à 500. Certaines fabriquent quelques véhicules par année; d'autres, des milliers.

L'association a mis l'accent au fil des ans sur les obligations de nos membres par rapport aux règlements fédéraux et provinciaux. Nous offrons bien entendu d'autres programmes connexes à nos membres, mais nous avons vraiment mis l'accent sur la collaboration avec Transports Canada et les provinces au sujet des exigences réglementaires.

Lorsque j'ai reçu votre invitation, j'ai vu que l'accent était mis sur l'innovation. J'aimerais aborder les innovations dont nous sommes témoins dans l'industrie et qui nous touchent. Dans bien des cas, il ne s'agit pas de dispositifs que nos membres installent nécessairement, mais ces éléments influent sur l'installation des composantes, la conception, etc.

Nous voyons beaucoup de véhicules hybrides électriques pour la livraison dans les villes, y compris des autobus et des camions à ordures. Il y a aussi des véhicules hybrides hydrauliques, qui sont légèrement différents et qu'on retrouve principalement dans l'industrie des déchets.

Les carburants de remplacement, comme le GNC et le GNL, gagnent beaucoup en popularité. Il y a beaucoup de travaux intéressants en cours, et il y a évidemment certains obstacles à cet égard, particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure. Nous voyons l'apparition de nouvelles caractéristiques aérodynamiques avec la mise en oeuvre de règlements aux États-Unis et au Canada visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'augmentation de l'économie d'essence. Même si la portée est assez restreinte, nous prévoyons qu'elle sera un jour élargie et que cela touchera un plus grand nombre de nos membres, particulièrement les fabricants de remorques.

En ce qui concerne des éléments comme les freins à disque, du point de vue de la sécurité, c'est vu positivement. C'est quelque chose qui n'est pas actuellement... C'est une option assez dispendieuse, mais les avantages sont réels, et nous voyons la demande augmenter à ce chapitre. À certains égards, cela modifie certains paramètres relativement à la conception, mais c'est vraiment quelque chose que nous voyons venir; c'est évidemment positif.

D'autres technologies, comme le contrôle électronique de la stabilité, qui est maintenant obligatoire sur les trains routiers en Ontario, les camions qui transportent des marchandises dangereuses, les camions-citernes au Québec...

Je crois comprendre qu'il y a un projet de loi à la Chambre pour mettre de l'avant la norme CSA-B620. La façon dont les choses sont établies avec ce groupe précis fait en sorte qu'il y a une excellente relation au sein de l'industrie, parce que c'est fait par l'Association canadienne de normalisation. Le gouvernement et l'industrie sont à la même table.

Par contre, en raison de sa nature, il faut que les parties se rencontrent tous les cinq ans pour procéder à un examen quinquennal. C'est fait pour conserver l'accréditation de l'Association canadienne de normalisation. Ce groupe apporte donc constamment des améliorations. Malheureusement, la dernière mise à jour, qui date de 2008, n'a pas encore été mise en oeuvre. Nous travaillons actuellement non seulement à la prochaine étape, mais aussi à celle qui la suivra. Lorsqu'il est question du transport de marchandises dangereuses, je crois que c'est essentiel d'aller de l'avant avec les changements réglementaires en question.

Il y a d'autres éléments, comme la télématique, les enregistreurs électroniques de bord et l'amélioration de la visibilité. Il s'agit d'éléments sur lesquels nous nous penchons actuellement et qui nécessitent vraiment des normes. Ce sont SAE International, ISO et d'autres groupes qui s'en occupent. Selon moi, la coopération de l'industrie et des équipementiers est fondamentale à ce sujet, et je crois que nous y sommes enfin. Il y a beaucoup d'éléments qui peuvent vraiment améliorer particulièrement les questions de sécurité.

J'aimerais parler de deux ou trois choses qui pourraient vraiment aider l'industrie et particulièrement les PME.

On pourrait notamment simplifier le processus de demande du crédit d'impôt pour la R-D. Nous éprouvons des difficultés à ce chapitre. Il y a deux ou trois choses que je vais mentionner dans un instant. Il y avait des programmes qui offraient des essais pour les consortiums, et des entreprises étaient capables de faire une demande à ce sujet, mais les petites entreprises, entre autres, ne pouvaient pas le faire, principalement parce qu'elles ne disposaient pas des ressources nécessaires en temps et en argent pour produire les rapports et fournir les détails qui leur étaient demandés. Certaines règles empêchaient des entreprises d'y participer.

Cela étant dit, j'aimerais parler des succès concernant notre association et Transports Canada en particulier. Assez récemment, il y a eu le règlement sur les dispositifs de protection arrière pour les remorques. Les dispositifs canadiens sont beaucoup plus résistants que ceux de nos voisins américains. Transports Canada a en fait été de l'avant et a élaboré un règlement qui va au-delà... Nous avons eu de nombreuses discussions. Comme toujours, nous avons eu l'occasion de contribuer au règlement.

Le règlement a été mis en oeuvre, et nous voulions nous assurer de pouvoir procéder aux essais et de nous conformer à ce règlement. Chaque entreprise est censée passer des tests relativement à ce règlement et doit aussi bien entendu s'y conformer. Cependant, pour des PME, il s'agit d'un exercice dispendieux.

● (0855)

L'association a regroupé en un consortium tous les fabricants clés de remorques qui font partie de nos membres pour créer un programme d'une valeur de 320 000 \$ en vue de faire les essais. Autrement, je présume que les frais encourus auraient peut-être ruiné certaines petites entreprises. Nous avons tout de même été en mesure de procéder ainsi, de faire assumer des frais raisonnables à nos membres et de payer le programme. Ce programme est couronné de succès, et Transports Canada devrait en être fier. Nous le sommes. Il fonctionne très bien.

J'ai deux ou trois derniers points concernant d'autres joueurs de l'industrie que j'aimerais vous proposer d'inviter. Je crois comprendre que David Bradley, le président de l'Alliance canadienne du camionnage, a déjà témoigné devant votre comité. En ce qui concerne le gaz naturel, je vous conseille de communiquer avec

Alicia Milner, la présidente de l'Alliance canadienne de véhicules au gaz naturel.

À mon avis, il est difficile de faire avancer les choses concernant les camions et les remorques sans consulter également les équipementiers américains, qui représentent une grande partie du secteur de la fabrication. Malheureusement, nous n'avons que deux fabricants de camions au Canada. C'est très dommage. Il y a Hino, à Woodstock, et PACCAR, à Sainte-Thérèse. Ce serait important de les inclure.

Aux États-Unis, il y a la Truck and Engine Manufacturers Association, à Chicago. Nous avons une bonne relation avec cette association. Il y a la Truck Trailer Manufacturers Association, en Virginie. Si cela intéresse le comité, nous pouvons bien entendu vous mettre en contact avec les gens appropriés au sein de ces associations.

Pour une grande partie des technologies, elles sont vraiment à l'avant-garde. Selon moi, il faut se rappeler que contrairement au secteur automobile, notre secteur dépend énormément de la volonté des consommateurs. Nos membres équiperont les véhicules en fonction de ce dont les consommateurs, les municipalités et les utilisateurs finaux ont besoin, en fonction de ce qu'ils veulent. Nous dépendons énormément des demandes des utilisateurs. En ce qui a trait aux diverses initiatives réglementaires, c'est important d'avoir des conditions équitables et de tenir compte de ces réalités.

J'ai aussi un autre groupe. Même si le CTTS-CNRC a été invité, je crois que c'est important d'aller au-delà de la direction et de parler avec les ingénieurs qui réalisent en fait les travaux et rédigent les rapports. Il faut leur parler pour vraiment bien comprendre. Je sais que des rapports vous ont été remis et que vous avez posé des questions aux membres de la direction à ce sujet. Ils devraient l'être. Ils devraient les comprendre.

● (0900)

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Je dois vous interrompre, parce que nous devons passer aux séries de questions.

Merci de votre exposé. Passons aux questions.

Madame Chow, vous avez la parole en premier.

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

M. Bradley a témoigné devant le comité mardi, et il a parlé de l'équipement de pointe qui permet de réduire la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre, etc.

Premièrement, cet équipement est-il fabriqué au pays? C'est peut-être difficile pour les PME d'investir une telle somme au début, même si elles récupéreront leurs investissements d'ici trois ou quatre ans grâce aux économies d'essence.

Votre association a-t-elle songé à faire des achats en masse ou à essayer de...?

Je reviens toujours à la question des dispositifs anti-écrasement latéraux. Beaucoup ne sont pas fabriqués au Canada. Ils proviennent d'Europe, par exemple. Y a-t-il eu des discussions sur la façon de procéder ou sur le rôle de Transports Canada ou de l'Association canadienne de normalisation?

**M. Don Moore:** Comme je le disais dans mon exposé, je crois que notre industrie dépend énormément des utilisateurs. Si la demande est forte concernant les technologies qui ont déjà été mises au point, l'industrie trouvera des solutions. Dans bien des cas, vous parlez des dispositifs latéraux. En Amérique du Nord, l'accent est actuellement davantage mis sur les dispositifs aérodynamiques, qui sont légèrement différents des dispositifs de sécurité utilisés par les Européens. Par contre, nous pouvons trouver des solutions à cet égard. La clé est vraiment d'avoir une demande de la part des utilisateurs finaux.

Encore une fois, c'est un domaine où il faut maintenir des conditions équitables pour tous les fabricants concernés, et c'est ce que notre association et Transports Canada ont fait. Les règlements ont un rôle à jouer, parce que c'est ce qu'ils font; ils créent des conditions équitables. Ils obligent les divers joueurs à équiper des véhicules précis d'un certain dispositif. C'est possible que certaines solutions ne fonctionnent pas terriblement bien sur certains véhicules. Toutefois, si des règlements sont mis en oeuvre, cela permet au moins de maintenir des conditions équitables pour tous les fabricants concernés, surtout les PME. Les règlements nous obligent tous à la même chose.

Étant donné que je suis dans l'industrie de la fabrication de camions depuis des années, j'étais là quand le système ABS est devenu obligatoire sur les camions. La technologie existait déjà depuis un certain nombre d'années. Elle ne ressemblait pas à ce que nous avons maintenant, mais elle existait. Nous avons offert d'installer un système ABS sur tous les modèles. Cependant, les utilisateurs finaux nous ont dit qu'ils n'en voulaient pas, si ce n'était pas obligatoire. Ils voulaient une réduction; ils ne voulaient pas payer ces frais. Nous voulions essayer de rendre le tout le plus rentable possible. Encore une fois, tant que la demande n'avait pas augmenté, cela s'avérait une option dispendieuse. Lorsque nous avons passé ce point et que nous avons dit que tout le monde devait l'utiliser, le coût de cette option a diminué. Tout d'un coup, ce n'était plus un problème.

Les règlements ont un rôle à jouer en ce qui a trait particulièrement à l'équipement et aux fabricants d'équipement. Je ne suis pas un avide partisan des règlements, mais j'ai compris que nous pourrions en faire beaucoup plus si l'industrie était prête à payer ce qu'il faut. Je l'ai compris au cours de mes 17 années dans l'industrie de la fabrication et mes 12 années à titre d'ingénieur et de gestionnaire chargé de la conformité et à titre de gestionnaire chargé des essais. J'ai travaillé pour Western Star Trucks. À l'époque, c'était le dernier fabricant de camions appartenant entièrement à des intérêts canadiens, et j'en suis très fier. Malheureusement, l'entreprise est maintenant une filiale de Daimler.

Les gros joueurs ont toujours existé. S'ils décidaient qu'ils n'allaient pas de l'avant, qu'ils étaient aux États-Unis et qu'ils allaient suivre les règlements américains, nous ne pouvions rien y faire. Nous n'aurions pu survivre. C'est toujours le cas, et c'est un grave problème surtout pour les PME.

● (0905)

**Mme Olivia Chow:** Y a-t-il certains règlements plutôt standards que nous devrions adopter? Les États-Unis s'apprentent à aller de l'avant à ce sujet, ou le processus est déjà enclenché. C'est évident que les Américains se dirigent dans cette direction, et il faut harmoniser nos règlements. Nous avons peut-être un peu d'avance sur eux. Y a-t-il des domaines qui aideraient l'industrie du camionnage? Vous savez que la technologie existe ou qu'elle s'en vient. D'autres pays s'en servent, mais nous ne l'utilisons pas encore. Il y a des avantages, mais vous pourriez nous donner des

exemples de règlements, ou de manque de règlements, ou de barrières au sujet desquels nous semblons accuser un certain retard. Il existe peut-être une liste que le comité pourrait consulter.

● (0910)

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Une courte réponse.

**M. Don Moore:** Très brièvement, en ce qui concerne les États-Unis, le Canada est surtout un suiveur dans le domaine de l'harmonisation à cause du poids de nos voisins du Sud. Il y a des règlements, mais en général, nous emboîtons le pas aux États-Unis. Pour adopter leurs règlements, il faut passer par un processus de réglementation qui est, en fait, assez efficace. Il s'agit d'un processus relativement simplifié qui permet une adoption rapide des règlements.

Pour ce qui est des autres progrès technologiques, oui, le processus semble avancer à pas de tortue, particulièrement en Europe. Ce qui pose un peu de difficulté, c'est l'intégration des règlements européens à notre culture, à notre contexte. Transports Canada déploie beaucoup d'efforts à cet égard, et on espère que les choses commenceront à bouger dans ce dossier. Je n'ai pas de liste, mais je peux y penser. Pour l'instant, il n'y a aucune suggestion qui me vient à l'esprit.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Merci.

Monsieur Coderre.

[Français]

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

Merci beaucoup, monsieur Moore, d'être avec nous.

Je vais continuer un peu dans la même veine. Car vous avez beaucoup parlé de réglementation aujourd'hui. Vous affirmez ne pas nécessairement être un adepte de la réglementation. Que devrait-on changer? S'agit-il seulement de l'approche? Est-ce le fait qu'il y a une distinction à faire entre ce que vous vivez et ce qui se passe aux États-Unis? On a souvent parlé de réglementation intelligente, de couper le *red tape*, etc.

Puisque votre rôle se définit aussi en fonction de la sécurité, trouvez-vous la réglementation trop ou pas suffisamment sévère? Aimerez-vous faire vos petites affaires? De quoi s'agit-il? J'essaie juste de comprendre l'approche de votre association par rapport à l'actuelle réglementation.

[Traduction]

**M. Don Moore:** En ce qui a trait aux règlements actuels, il n'y a vraiment rien qui nous dérange pour le moment. Nous avons réglé beaucoup de problèmes, surmonté beaucoup d'obstacles. L'important, c'est que les gouvernements — Transports Canada et son homologue américain, le DOT — continuent d'utiliser des normes axées sur le rendement, plutôt que des règles normatives qui disent quel équipement utiliser. Selon moi, c'est une approche très importante et très efficace.

Le seul inconvénient que présentent les normes axées sur le rendement pour une petite entreprise, c'est la nécessité d'effectuer des essais, ce qui coûte de l'argent. S'il y a un moyen d'inclure ce type d'essais dans les activités de recherche et de développement, ou peut-être de créer un autre type de crédit d'impôt à cette fin, cela pourrait être très utile pour les petites entreprises. Il s'agit d'un fardeau qui est inhérent à la réglementation et qui pose parfois un vrai défi pour les petites entreprises.

Comme je l'ai dit, nous rassemblons les intervenants, si cela s'avère possible, afin de mener des essais dans le cadre de consortiums. Mais pour y arriver, il faut un grand nombre d'entreprises qui utilisent les mêmes types de technologies et d'équipements. Nous avons quelques programmes de ce genre et...

**L'hon. Denis Coderre:** Nous avons besoin de réglementation pour assurer la sécurité. Nous avons besoin d'équipement plus efficace. Dans votre cas, on parle de poids, de dispositifs aérodynamiques, de nouvelles technologies à utiliser. Une de vos principales préoccupations, ce sont les mises à l'essai. Alors, nous devrions peut-être mieux regrouper les intervenants pour que tout le monde puisse se concentrer sur la même chose et s'entraider.

La première question qu'il faut se poser est la suivante: quel devrait être le rôle du gouvernement du Canada? Notre rôle ici est de formuler des recommandations sur la façon d'appliquer les nouvelles technologies. Il y a deux facteurs qui entrent en jeu: la technologie proprement dite et la source d'énergie à utiliser, comme le gaz naturel, l'électricité, etc.

Deuxième question: comment faire pour en assurer la faisabilité? Cet aspect est lié à la réglementation. Alors (a) quel devrait être le rôle du gouvernement, à votre avis et (b) quel devrait être le processus à cet égard? Aussi, quel genre de nouvelles technologies préconisez-vous?

• (0915)

**M. Don Moore:** Lorsqu'il est question de gains d'efficacité, de carburants de remplacement, de réduction des émissions, etc., je pense que l'infrastructure constitue probablement notre plus gros problème. Ce qu'on demande au gouvernement, ce n'est pas nécessairement d'effectuer des investissements massifs dans l'infrastructure, mais plutôt de fournir au moins une certaine déduction sur le plan fiscal ou un incitatif pour encourager le développement de certaines de ces infrastructures. Pour bon nombre de ce genre de technologies, l'infrastructure est, bien entendu, d'une importance cruciale si on veut en assurer une utilisation généralisée.

Quant aux nombreuses normes de sécurité qui voient le jour — par exemple, celles concernant la visibilité —, pour être honnête, j'ignore ce que le gouvernement peut faire à ce stade-ci. Les associations accomplissent un excellent travail pour ce qui est de rassembler les bons spécialistes des différents fabricants afin d'essayer de définir des normes qui ont de l'allure. Il se peut que l'industrie finisse par les adopter sans aucune résistance, sans aucune intervention, parce que c'est tout à fait logique. C'est possible.

**L'hon. Denis Coderre:** C'est la dernière question. Nous avons beaucoup parlé d'harmonisation. Il a aussi été question de notre relation avec les États-Unis. Toutefois, il y a certains problèmes liés à l'équipement. Nous devons diversifier nos marchés. Nous devrions peut-être trouver une façon d'acheter des produits en Europe aussi. Quelle est la position de votre organisation à ce sujet? Croyez-vous que l'harmonisation ressemble parfois davantage à du protectionnisme et que nous devrions peut-être avoir une meilleure façon de conclure des affaires avec d'autres marchés, comme l'Europe?

**M. Don Moore:** C'est une possibilité. Je sais qu'il a fallu déployer beaucoup d'efforts parce que notre régime de réglementation est très différent de celui des Européens. C'est beaucoup plus facile de travailler avec les États-Unis. Les Américains ont un processus d'autocertification, comme nous. Ils utilisent les mêmes règlements basés sur la SAE que nous. Par contre, nous avons au moins adopté ou tenté d'adopter certaines des règles européennes. Le hic, c'est que le système européen est trop différent du nôtre. Il s'agit d'une tout autre façon de voir les choses et de s'attaquer à la source du

problème. Il est donc difficile de trouver des liens avec ce que nous faisons.

C'est une question très vaste. Dans certains cas, cela devrait se faire assez facilement, par exemple en ce qui concerne l'éclairage, etc. Par contre, dans d'autres cas, comme les circuits de freins, c'est une tout autre paire de manches. Les Européens utilisent un système complètement différent; leur philosophie est tout à fait différente. Les composants qu'ils utilisent ne sont même pas disponibles en Amérique du Nord. Alors, comment assurer une harmonisation dans ce domaine?

Pour ce qui est d'autres accessoires, comme les dispositifs de protection, oui, c'est possible. Il y a peut-être une meilleure façon de procéder parce que, je le répète, notre infrastructure est très différente de celle des Européens. Pensons au réseau routier américain, aux autoroutes de la série 400 en Ontario et dans tout le pays. Il y a donc beaucoup de différences dont il faut tenir compte.

J'espère que cela répond à votre question.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Merci.

Allez-y, monsieur Poilievre.

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

Croyez-vous que les véhicules alimentés au gaz naturel sont un bon investissement pour le secteur du camionnage?

**M. Don Moore:** Je ne sais pas si je suis bien placé pour répondre à cette question. En fait, ce sont les utilisateurs finaux qui pourront vous le dire. D'après ce que j'en sais, cette technologie fonctionne bien.

Je répète que nos membres ne s'occupent pas d'installer ces dispositifs. Toutefois, cette situation pourrait changer quelque peu. Par exemple, General Motors a un excellent moteur au gaz naturel, mais elle ne se spécialise pas dans le domaine des systèmes d'alimentation en carburant, que ce soit du gaz naturel liquéfié ou comprimé. N'empêche que GM dispose de cette technologie. La solution serait donc de demander à un fabricant intermédiaire de l'installer. Cela fait partie du processus de fabrication à plusieurs étapes. C'est ainsi que tous nos équipements spécialisés sont fabriqués et reconnus par Transports Canada.

L'Office des transports du Canada s'occupe justement du processus de fabrication à plusieurs étapes. Ainsi, dans le cas des camions spécialisés, le châssis provient de l'équipementier, et le fabricant suivant peut y ajouter une grue. Cela a des répercussions sur les règlements. Je n'entrerais pas dans les détails, mais c'est ainsi que les choses se passent.

• (0920)

**M. Pierre Poilievre:** Est-ce que certains de vos membres fabriquent des véhicules alimentés au gaz naturel?

**M. Don Moore:** Est-ce qu'ils les fabriquent eux-mêmes? Non.

**M. Pierre Poilievre:** Font-ils des conversions?

**M. Don Moore:** Non. Je vais m'entretenir avec ces gens-là, mais nos membres ne s'occupent pas de conversion.

**M. Pierre Poilievre:** Vos membres n'ont donc pas, pour l'instant, d'opinion arrêtée sur les véhicules au gaz naturel.

**M. Don Moore:** Non.

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

Alors, voici ma prochaine question: quelles sont les principales technologies que vous préconisez?

**M. Don Moore:** Nous ne préconisons pas vraiment de technologies particulières. Il s'agit surtout d'outils nécessaires pour effectuer des travaux précis, et nos membres utilisent une panoplie de produits spécialisés. Cela dépend vraiment du travail.

**M. Pierre Poilievre:** Très bien.

Notre étude porte sur les nouvelles technologies de transport. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

**M. Don Moore:** Pour ce qui est des technologies visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburant, il y en a deux qui m'intéressent.

**M. Pierre Poilievre:** Lesquelles?

**M. Don Moore:** La première concerne les accessoires aérodynamiques installés sur un large éventail de véhicules qui roulent au moins aux vitesses observées sur l'autoroute; autrement dit, ces technologies s'appliquent au remorquage de marchandises. Du côté des camions spécialisés, on parle de questions comme la marche au ralenti des véhicules. Lorsqu'un camion — par exemple, une bétonnière — se trouve sur un chantier de construction, on doit quand même faire tourner le moteur pendant une longue période pour, non pas conduire l'appareil, mais faire fonctionner l'équipement. Il faut donc aller de l'avant avec certaines de ces technologies.

**M. Pierre Poilievre:** Très bien. Commençons par l'aérodynamique. Quelles technologies aérodynamiques vos membres produisent-ils?

**M. Don Moore:** Nos membres ne les produisent pas; toutefois, certains d'entre eux installent d'autres équipements, comme les jupes latérales, les carénages pour l'écart entre le tracteur et la remorque, ainsi que les déflecteurs d'air. Cependant, il y a quelques obstacles à l'échelle provinciale.

**M. Pierre Poilievre:** Lesquels?

**M. Don Moore:** En ce qui concerne les déflecteurs d'air, il y a deux difficultés. La première est la longueur du véhicule. Dans le cas d'une remorque de 53 pieds, la réglementation ne permet que quelques pieds supplémentaires pour l'installation de déflecteurs d'air, qui sont essentiellement des accessoires placés à l'arrière du véhicule.

**M. Pierre Poilievre:** Sont-ils visés par la certification EPA?

**M. Don Moore:** Non. La taille et le poids des véhicules sont essentiellement contrôlés par l'ATC, l'Association des transports du Canada, et les provinces. En fait, ce sont surtout les provinces qui réglementent la taille et le poids.

**M. Pierre Poilievre:** On doit donc vous autoriser à augmenter la longueur de vos remorques pour pouvoir ajouter cette technologie aérodynamique.

**M. Don Moore:** En général, si on veut utiliser la pleine longueur — et c'est probablement l'option la plus efficace —, on doit réduire la longueur de la remorque, ce qui réduit du coup notre capacité de remorquage.

**M. Pierre Poilievre:** Je suis désolé, mais je ne comprends pas. Quel est l'obstacle?

**M. Don Moore:** L'obstacle, c'est la longueur totale qui est permise. Il faut augmenter la longueur totale autorisée pour obtenir la situation optimale, faute de quoi on finit par réduire la taille de la remorque si on veut utiliser ce genre d'accessoire. Supposons qu'on a une remorque de 48 pieds et qu'on veut utiliser la pleine longueur pour obtenir le résultat optimal. Le hic, c'est qu'on réduit le volume et la capacité de charge, parce que la taille de la remorque est réduite.

Un déflecteur d'air n'est pas un accessoire de chargement.

**M. Pierre Poilievre:** En fait, j'aimerais savoir si vous avez besoin de quoi que ce soit de notre part pour vous aider, vous et vos membres, à fabriquer ou à installer les technologies en question.

• (0925)

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Soyez bref, je vous prie.

**M. Don Moore:** Pour être honnête, il n'y a rien de précis dont nous avons besoin pour le moment.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Merci.

Monsieur Richards.

**M. Blake Richards (Wild Rose, PCC):** Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

J'ai malheureusement dû m'absenter un peu durant votre exposé, mais j'ai entendu la plus grande partie.

Si j'ai bien compris, vous représentez surtout les fabricants de carrosserie de remorque et de certaines pièces pour remorque. Représentez-vous également les fabricants de pièces pour tracteur, comme Kenworth, Mack, etc., ou concentrez-vous sur les remorques?

**M. Don Moore:** Comme je l'ai dit, ces entreprises sont membres de notre association; toutefois, ils servent principalement de fournisseurs à nos membres de base qui, eux, convertissent les véhicules; on ne s'occupe pas vraiment des tracteurs. D'habitude, les équipementiers fabriquent des tracteurs qui sont prêts à faire le travail. Ainsi, ils sont déjà munis d'une cinquième roue et de beaucoup d'accessoires aérodynamiques.

Nos membres oeuvrent généralement dans le domaine des camions spécialisés. J'entends par là les camions de construction, les camions à ordures, les bétonnières, etc. Ils prennent le châssis fabriqué par les équipementiers et y installent une carrosserie. Dans bien des cas, l'installation de ce genre de technologies — comme le gaz naturel et les autres solutions de carburant de remplacement — apporte son lot de difficultés puisque la surface occupée du châssis est de plus en plus réduite. Il y a donc des défis à relever, et c'est ce que visent nos membres.

**M. Blake Richards:** En somme, vous dites que bon nombre de vos membres oeuvrent dans le domaine de la conversion de véhicules pour répondre à des besoins précis et que vous essayez de trouver des moyens de réduire la consommation de carburant et tout le reste. Est-ce exact?

**M. Don Moore:** Oui, tout à fait.

**M. Blake Richards:** D'accord.

De quels types de services ou d'activités de défense votre association s'occupe-t-elle pour le compte de ses membres?

**M. Don Moore:** Au cours des 15 ou 20 dernières années, nous avons surtout collaboré avec Transports Canada et les provinces sur des questions liées au poids et aux dimensions des véhicules, particulièrement en Ontario, où il existe une vaste gamme de règles concernant les véhicules. Ensuite, du côté de Transports Canada, il y a diverses règles en matière de sécurité qui s'appliquent à ces véhicules, et nous collaborons étroitement avec nos membres pour comprendre leurs besoins ou leurs obligations. Dans certains cas, nous travaillons avec Transports Canada pour essayer de trouver des solutions qui permettent à ces entreprises de remplir les exigences du ministère.

**M. Blake Richards:** Pouvez-vous me donner quelques exemples précis d'innovations créées par vos membres, notamment en matière d'efficacité énergétique, en vous appuyant sur l'expérience de vos membres ou sur le travail de défense que vous faites pour leur compte?

Pendant que vous y êtes, pourriez-vous aussi nous expliquer comment vous avez pu collaborer avec Transports Canada et nous faire part de quelques modèles de réussite dans lesquels le ministère a pu vous aider? Ou encore, si vous avez rencontré des obstacles, je serais curieux de les connaître également. Donnez-nous quelques exemples précis basés sur l'expérience de vos membres.

**M. Don Moore:** En ce qui concerne les deux programmes, je ne dirais pas qu'ils ont permis des gains d'efficacité. Ils visaient davantage les normes de sécurité, c'est-à-dire les règlements liés à la sécurité. Le premier, comme je l'ai dit, concernait les dispositifs de protection arrière pour les remorques. Il s'agit d'une mesure beaucoup plus exigeante et rigoureuse. Par conséquent, les impératifs d'essai sont beaucoup plus difficiles et coûteux que, disons, ceux des États-Unis. Voilà donc pour les dispositifs de protection arrière pour les remorques.

Nous avons pu effectuer quelques essais dans le cadre d'un consortium pour mettre au point une demi-douzaine de conceptions qui couvriraient 95 p. 100 des véhicules existants. Nous avons regroupé les intervenants, mis en commun leurs fonds et collaboré avec eux pour mener à bien ce projet. Ils avaient la documentation nécessaire concernant la conception et les essais pour montrer qu'ils s'étaient conformés au règlement. Ils ont collaboré très étroitement avec Transports Canada dans le cadre de ce projet. Les excellents résultats que nous avons obtenus tiennent au fait que nous avons pu répartir le coût de 300 000 \$ entre tous les intervenants.

Le deuxième programme concernait les freins et les remorques, particulièrement les freins de stationnement, dont la mise à l'essai peut coûter très cher, peu importe la configuration. Nous avons pu rassembler les intervenants industriels afin de mener des essais dans le cadre d'un consortium puisqu'ils utilisent tous les mêmes composants. C'était donc une excellente façon d'aider les petites entreprises à trouver une solution.

● (0930)

**M. Blake Richards:** Pour revenir à l'objet précis de la réunion d'aujourd'hui, nous examinons les technologies innovatrices dans le secteur des secteurs. Afin de contribuer à notre étude, et en vous appuyant sur l'expérience et le travail de vos membres, que prévoyez-vous au cours des 5 ou 10 prochaines années? Quels types d'innovations aimeriez-vous voir?

**M. Don Moore:** Ce qui me vient tout de suite à l'esprit, c'est le besoin de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre lorsqu'un véhicule de travail doit marcher au ralenti afin de faire fonctionner l'équipement. Par exemple, on peut utiliser d'autres technologies, même des piles à combustibles et d'autres types de technologies auxiliaires. Essentiellement, le véhicule est stationné, mais le moteur est toujours en marche pour accomplir le travail. Il continue donc de produire du CO<sub>2</sub> et de consommer du carburant. Cela permet de faire le travail nécessaire. Toutefois, de nouvelles technologies pourront peut-être nous aider à réduire la quantité de gaz à effet de serre émis et de carburant consommé durant la marche au ralenti.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Je suis désolé, mais je vais devoir vous interrompre.

Nous allons passer à la deuxième série d'interventions qui dureront cinq minutes.

Monsieur Sullivan, allez-y.

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

Mardi, les représentants du Groupe Robert nous ont parlé de certaines technologies qu'ils souhaiteraient que le système de sécurité canadien adopte. Les roues extra-larges en font partie, et pas seulement parce qu'elles réduisent la consommation de carburant. Malheureusement, elles ne sont pas jugées conformes aux normes canadiennes.

Comment votre organisation gère-t-elle la question des roues doubles larges? Cette question relève-t-elle du gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux? Comment se rattache-t-elle à notre étude?

**M. Don Moore:** Voilà un domaine où Transports Canada et le gouvernement fédéral pourraient intervenir. Cette question est liée aux poids et aux dimensions des véhicules, lesquels relèvent des gouvernements provinciaux. Il s'agit donc d'une exigence provinciale. La question d'utiliser un seul pneu large au lieu de deux, de tenir compte du poids et de respecter les exigences en matière de largeur est un peu problématique... Il existe des essieux qui permettent aux roues d'être suffisamment espacées. Il suffit que la demande pour ces pièces soit suffisante, qu'on ne se préoccupe pas trop des anciennes remorques qui continuent de circuler et qu'on soit forcé d'installer ces pneus tout en les espaçant correctement. Le problème, c'est qu'on applique une charge supplémentaire sur les roulements à billes, sur l'essieu lui-même, etc., et l'on crée d'autres problèmes. Si vous disposez des essieux appropriés pour cette application, et ceux-ci existent...

● (0935)

**M. Mike Sullivan:** Dans ce cas en particulier, c'est donc une question de fabrication originale plutôt que de modernisation.

**M. Don Moore:** Dans une grande mesure, si l'on veut le faire correctement.

**M. Mike Sullivan:** Comment le système de réglementation fédéral pourrait-il aider à cet égard?

**M. Don Moore:** Encore une fois, on demande au gouvernement fédéral et à Transports Canada en particulier de fournir de l'information générale et des renseignements sur les essais. Les gens semblent toujours attendre que Transports Canada approuve ce genre de technologie. Pour être franc, je pense qu'il suffit que le gouvernement fédéral joue un rôle de chef de file à cet égard et déclare qu'il est logique que nous adoptions tous cette technologie et que notre groupe devrait faire des efforts en ce sens.

**M. Mike Sullivan:** Les règlements sont pris à l'échelle provinciale, mais ce que vous dites, c'est que Transports Canada pourrait prendre l'initiative d'exhorter les provinces à adopter ces règlements, plutôt que d'élaborer un règlement à l'échelle fédérale?

**M. Don Moore:** Essentiellement, oui.

**M. Mike Sullivan:** Combien de temps me reste-t-il?

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Deux minutes.

**M. Mike Sullivan:** Vous avez également parlé de freins à disque, de contrôle de la stabilité et de la norme CSA-B620, qui a trait, je crois, aux citernes pour le transport de marchandises dangereuses. Je n'ai pas vraiment suivi vos propos. C'est réglementé à l'échelle fédérale...

**M. Don Moore:** Le règlement fédéral émane de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.



**M. Mike Sullivan:** Je n'ai pas vraiment compris pourquoi le règlement, qui semble avoir été adopté en 2008, n'a pas encore été mis en application.

**M. Don Moore:** Les travaux qui ont été entrepris pour élaborer la dernière norme, le CSA, sont terminés. Pour être franc, je ne sais pas quelles étapes du processus la norme a franchies, mais elle a rencontré un obstacle en raison des élections et d'autres facteurs. Pendant ce temps, d'autres travaux se poursuivent, et une autre norme pourrait être présentée cet été. Il s'agirait d'une autre norme plus nouvelle à adopter.

Si, tout d'un coup, on retire cette norme et on la remplace par la nouvelle... Je suppose que ce que je m'efforce de faire valoir, c'est que nous devons mettre en oeuvre cette norme. Elle est déjà dans le système, alors appliquons-la. D'ailleurs, elle apporte des améliorations. Tous les experts se sont réunis et ont déclaré que c'était la voie à suivre. Transformons cette norme en règlement. Puis, la prochaine étape... cela a toujours fonctionné ainsi. Étant donné que ces normes sont élaborées par l'Association canadienne de normalisation, toutes les personnes appropriées participent au processus.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Je vais devoir vous interrompre, monsieur Sullivan.

Monsieur Holder.

**M. Ed Holder (London-Ouest, PCC):** Merci, monsieur le président. J'aimerais également remercier nos invités de leur présence aujourd'hui.

Monsieur Moore, je vous demande de revenir un peu en arrière afin que je puisse comprendre un peu mieux la nature de votre association. Cette meilleure compréhension m'aidera à comprendre le témoignage que vous avez apporté aujourd'hui. Combien de membres compte votre organisation?

**M. Don Moore:** À l'heure actuelle, nous avons 500 membres.

**M. Ed Holder:** Et parmi ces 500 membres, le pourcentage de grandes entreprises par rapport aux petites et moyennes entreprises, ces groupes de 20...

**M. Don Moore:** Malheureusement, je n'ai pas les chiffres exacts avec moi. Je dirais qu'approximativement 200 de nos membres sont des petites entreprises. Les autres sont des moyennes entreprises, qui comprennent également des fournisseurs, lesquels englobent bien entendu des sociétés. Disons peut-être que les 70 à 80 dernières entreprises sont des membres, mais qu'elles sont...

**M. Ed Holder:** Sont-elles concentrées dans une province ou une région particulière du pays plutôt qu'une autre?

**M. Don Moore:** Nos membres sont établis partout au Canada. Toutefois, il y a une importante — encore une fois, je ne me souviens pas par coeur des chiffres exacts. Un nombre considérable de nos membres exercent leurs activités en Ontario. L'Alberta est la deuxième province où nous comptons le plus grand nombre de membres. Viennent ensuite la Colombie-Britannique et le Québec qui comptent des nombres très semblables de membres.

**M. Ed Holder:** Approximativement combien de vos membres viennent de l'Ontario?

**M. Don Moore:** Je pense que leur nombre est légèrement supérieur à 100.

**M. Ed Holder:** Comparativement à combien de membres potentiels à l'échelle nationale? Si vous pouviez obtenir l'adhésion de tous les intervenants de votre industrie qui représenteraient des membres légitimes, à combien vos membres se chiffraient-ils?

**M. Don Moore:** Selon notre meilleure estimation, ce chiffre pourrait atteindre environ 650. Il y a encore un grand nombre d'entreprises familiales que nous ne représentons pas encore, ainsi que d'autres compagnies et d'autres concessionnaires.

**M. Ed Holder:** Serait-ce le nombre total d'intervenants canadiens qui pourraient adhérer à votre association?

**M. Don Moore:** Ce serait très près de ce chiffre.

**M. Ed Holder:** Je comprends cela, et je réfléchis à quelque chose dont vous avez parlé, à savoir une étude à laquelle vous avez demandé à vos membres de participer. Je ne sais pas si c'est vous ou quelqu'un d'autre qui la dirigiez, mais vous avez recueilli quelque 320 000 \$ pour financer un programme que Transports Canada a reçu. Pourriez-vous nous fournir quelques précisions à ce sujet? Votre association a-t-elle milité pour que cette étude soit entreprise, ou est-ce vos membres qui ont pris cette initiative?

• (0940)

**M. Don Moore:** C'est l'association.

**M. Ed Holder:** Pourriez-vous, s'il vous plaît, en parler pendant un moment afin que je puisse la comprendre davantage?

**M. Don Moore:** Essentiellement, il fallait que nous nous conformions à une norme relative à des dispositifs de protection arrière. Nous allions avoir besoin d'un énorme banc d'essai, les exigences en matière d'essai étaient importantes, et les dispositifs de protection arrière différaient considérablement de leur équivalent américain. Donc, tous les membres qui avaient des remorques et qui allaient être touchés par ce règlement se sont réunis et on dit ce qui suit: « D'accord, nous devons respecter cette norme, alors obtenons quelques soumissions. » Nous avons fini par collaborer avec le Conseil national de recherches afin d'élaborer une procédure de mise à l'essai et de concevoir les dispositifs de protection en tant que tels, qui étaient aussi génériques que possible et qui convenaient à quelque 90 p. 100 des remorques qui allaient devoir en être dotées. Ils nous ont présenté une soumission. Nous avons rencontré les membres, et nous leur avons dit que, dans le cas en question, cela allait nous coûter environ 300 000 \$.

Par conséquent, chaque intervenant allait devoir déboursier tel ou tel nombre de dollars et qui que ce soit d'autre qui souhaitait participer à ce programme allait devoir verser la même somme. Nous avons donc joué un rôle d'entrepreneur, si l'on veut, pour mener à bien ce projet.

**M. Ed Holder:** Je m'excuse de vous interrompre ici. Donc, je peux dire sans me tromper que les fonds que vos membres ont versés ont vraiment entraîné l'élaboration de cette technologie et que, bien que le projet ait été appuyé par Transports Canada, celle-ci a découlé d'une initiative que vous avez entreprise. Est-ce exact?

**M. Don Moore:** Oui.

**M. Ed Holder:** Je vous félicite à ce sujet.

Ma question découle du point de vue suivant: le gouvernement peut être très efficace lorsqu'il s'agit d'établir des règlements, mais il l'est souvent beaucoup moins lorsqu'il s'agit de simplifier les choses pour aider les entreprises. Pouvez-vous mentionner des domaines où le gouvernement fédéral entrave les activités qu'exercent vos membres? Pouvez-vous suggérer des secteurs où il pourrait y avoir moins de règlements, des processus encombrants imposés par le gouvernement fédéral qui vous font obstacle et que nous pourrions éliminer pour aider votre industrie?

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Soyez très bref, s'il vous plaît.

**M. Don Moore:** Mis à part peut-être la recherche et le développement dont j'ai parlé, le gouvernement pourrait prévoir des allègements fiscaux pour les gens qui tentent de mettre en oeuvre certaines initiatives semblables à celle dont nous avons discuté. Ainsi, cela les aiderait un peu à assumer ces coûts, parce qu'ils étaient encore considérables.

**M. Ed Holder:** Cela ne concerne pas la réglementation.

**M. Don Moore:** Non, ce n'est pas vraiment lié à la réglementation. Je ne connais pas suffisamment toutes les autres conséquences fiscales, etc., pour vous renseigner sur ce que les autres ministères pourraient faire pour venir en aide à notre industrie.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Merci.

Monsieur Boulerice.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Moore, nous sommes heureux de vous recevoir, aujourd'hui.

J'ai quelques questions à vous poser. La première porte sur l'une des choses que vous avez dites. Cette question a été abordée à quelques reprises.

En ce qui concerne l'innovation, surtout ce qui a trait à l'environnement, qu'il s'agisse des émissions de gaz à effet de serre, le poids des véhicules, l'utilisation de l'essence, les véhicules hybrides, etc., vous avez dit que vos membres allaient le faire s'il y avait une demande pour ça.

J'ai une question à vous poser qui va peut-être sembler un peu tordue. Avez-vous des clients qui vous ont déjà dit de leur faire quelque chose qui risque de leur coûter plus cher, qui va les rendre moins compétitifs, mais qui sera bon pour la planète?

**M. Don Moore:** Non.

**Des voix:** Ah, ah!

**M. Alexandre Boulerice:** Dans ce cas, vous avez aussi dit — c'était lors de la deuxième phase de votre intervention — que la réglementation peut parfois être intéressante, parce qu'elle égalise le niveau de jeu de l'ensemble des joueurs. C'est-à-dire que, si tout le monde a la même obligation, ça ne devient pas un désavantage pour vos clients ou vos membres, parce que tout le monde doit se soumettre aux mêmes normes. Est-ce exact?

[Traduction]

**M. Don Moore:** C'est exact.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** Par conséquent, une réglementation qui viserait le respect de l'environnement ou le bien commun pourrait être jugée acceptable par votre association et vos membres.

[Traduction]

**M. Don Moore:** Oui, et je crois que c'est la raison pour laquelle ces règlements existent.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** C'est parfait, merci beaucoup.

Je vais extirper M. Poilievre de sa lecture. Ici, on a dit quelquefois que le gouvernement était souvent le problème, en ce qui concerne l'innovation, et que l'industrie privée était le seul innovateur. Je pense que vos réponses précédentes démontrent le contraire. Quelqu'un soutenait aussi qu'il avait reçu une liste des innovations faites dans le

secteur du transport et que presque rien n'était coordonné par le gouvernement.

Selon vous, le fait que pratiquement rien ne soit coordonné par le gouvernement est-il une partie de l'explication du retard qu'accuse l'innovation des entreprises au Canada, qui se classe parmi les pays les plus faibles parmi les cancrs des pays industrialisés?

Ne devrait-on pas jouer un rôle de leader, justement pour mousser l'innovation dans les entreprises, notamment dans les entreprises de transport, comme celles que vous représentez?

● (0945)

[Traduction]

**M. Don Moore:** Je pense que le gouvernement pourrait en faire davantage, qu'il pourrait promouvoir l'innovation sans dépenser une fortune en trouvant des moyens de contribuer à faire avancer les choses...

Vous avez absolument raison. Divers groupes et associations déploient de nombreux efforts pour faire avancer la technologie. Je siège au conseil de SAE International portant sur les camions et les autobus. Celui-ci s'occupe des normes que l'organisation élabore en ce moment. Ses membres mettent l'accent sur les nouveautés et ce qui nécessite des normes.

L'industrie va de l'avant, et elle continuera de le faire. Le seul problème se produit lorsque nous concevons quelque chose de très bénéfique, mais que les clients ne veulent pas l'adopter. Il n'y a pas beaucoup d'entreprises qui sont prêtes à prendre le risque d'assumer les coûts initiaux des nouveautés.

Si le gouvernement pouvait rendre l'adoption de ces nouveautés plus attrayante au début, jusqu'à ce que les prix commencent à baisser et qu'il soit logique de les adopter, cela aiderait.

[Français]

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Je voudrais rappeler une chose à M. Boulerice. Tout à l'heure, vous avez fait un commentaire sur un membre du comité qui lisait. Souvent, les membres du comité font un travail lié aux travaux du comité. J'aimerais rappeler qu'au sein de ce comité, sans aller jusqu'à dire que nous ne sommes pas non partisans, nous sommes tout de même assez à l'aise pour travailler ensemble. Alors, je veux simplement vous rappeler que souvent les membres du comité font leur travail pendant que siège le comité.

[Traduction]

**M. Pierre Poilievre:** J'invoque le Règlement.

Pour apporter des éclaircissements et appuyer davantage vos observations, je tiens à préciser que le livre en question ici s'intitule *To Conquer the Air*. C'est l'histoire des frères Wright qui ont inventé des objets volants plus lourds que l'air, également appelés avions. C'est un peu lié au sujet d'aujourd'hui.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Merci.

Nous pouvons maintenant poursuivre nos délibérations.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Il vous reste une minute.

**M. Alexandre Boulerice:** Je vais poursuivre sur le sujet qui nous intéresse véritablement et sur ce que vous nous avez expliqué.

Vous avez parlé du risque que courent les compagnies qui veulent promouvoir certaines innovations et certains produits. Récemment, un groupe d'experts a publié un rapport intitulé « Innovation Canada: Le pouvoir d'agir ». Une des recommandations voulait qu'un fonds de capital de risque administré par la Banque de développement du Canada soit mis sur pied afin d'aider les entreprises à toutes les étapes du processus d'innovation, que ce soit de la recherche fondamentale à la commercialisation.

Il existe un petit programme d'aide à la commercialisation de l'innovation. Il est pratiquement insignifiant: quelques dizaines de millions de dollars. Ce n'est pas assez pour répondre aux besoins de l'ensemble de l'industrie au Canada.

Selon vous, un fonds de capital de risque administré par la Banque de développement du Canada, serait-ce une bonne chose?

[Traduction]

**M. Don Moore:** Nous organisons une conférence une fois par année. Dans le cadre de celle-ci, nous nous efforçons d'aborder quelques aspects commerciaux et techniques, et nous avons effleuré un sujet connexe à celui-ci. Au moins, les propriétaires d'entreprise prennent des notes.

Je ne connais pas suffisamment bien ce sujet pour répondre adéquatement à votre question, mais je crois qu'il y a certaines possibilités à cet égard.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Merci.

Monsieur Adler.

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

Et merci, monsieur Moore, d'être venu aujourd'hui. Cette discussion est très instructive.

Je tiens à clarifier quelques questions. Vous avez indiqué que votre association comptait environ 500 membres. Depuis quand occupez-vous le poste de directeur exécutif?

**M. Don Moore:** Depuis six ans.

**M. Mark Adler:** D'accord, et quels sont vos antécédents?

**M. Don Moore:** J'ai commencé par travailler à la Western Star Trucks en 1983. J'y ai assumé des rôles allant de la conception à la fabrication en passant par l'ingénierie, mais, pendant les 10 à 12 dernières années de ma carrière là-bas, la majeure partie de mon travail était lié à ma participation à la conception d'un système de freinage en tant qu'ingénieur de la conformité, directeur de la conformité, responsable des rappels, responsable des questions liées à la réglementation, responsable des questions liées à la sécurité, etc.

Après l'acquisition de l'entreprise par Daimler, elle a été déménagée rapidement... eh bien, deux ans plus tard à Portland, en 2002, soit peu de temps après les événements du 11 septembre. Je n'étais pas très enclin à déménager et à accepter le poste qu'on m'avait offert là-bas. J'ai donc accepté un poste d'ingénieur légal à Windsor, en Ontario, au sein d'un cabinet d'experts-conseils, et j'ai enquêté sur des accidents de camion partout en Amérique du Nord.

• (0950)

**M. Mark Adler:** Quelles sont vos connaissances techniques?

**M. Don Moore:** À ce moment-là, je siégeais au conseil d'administration de l'AETC en tant que représentant de Western Star. Je connais donc très bien cette association.

Je dirais que ce travail m'a plu autant que tous les autres postes que j'ai occupés. J'aime les gens. J'aime...

**M. Mark Adler:** C'est l'image que vous projetez.

J'imagine que vous sondez régulièrement l'opinion de vos membres. En supposant que vous entretenez des communications étroites avec eux, pourriez-vous nous dire quelles sont leurs trois priorités en ce moment?

**M. Don Moore:** Pour être honnête, à l'heure actuelle, ils essaient de survivre dans ce contexte économique difficile.

**M. Mark Adler:** L'économie serait donc la priorité numéro un.

**M. Don Moore:** Absolument. Je dirais l'économie, ainsi que le maintien des liquidités et des emplois. Le manque de liquidités est un problème majeur. Nous avons perdu une dizaine de membres dans la foulée du ralentissement économique et, malheureusement, dans bien des cas, il s'agissait d'un problème de liquidités.

**M. Mark Adler:** Étant donné que l'économie et les emplois constituent les principales préoccupations, le fait qu'on ramène à 15 p. 100 le taux fédéral d'imposition des sociétés s'est-il avéré une bonne chose pour vos membres?

**M. Don Moore:** De façon générale, tout ce qui permet aux entreprises de maintenir leurs liquidités est utile.

**M. Mark Adler:** Des entreprises plus solides seront mieux à même d'embaucher des gens.

**M. Don Moore:** Oui, et heureusement, nous pourrions rappeler des gens au travail. Sachez que la formation est également un aspect important.

**M. Mark Adler:** Diriez-vous que votre secteur est davantage visé par le régime de réglementation fédéral ou provincial?

**M. Don Moore:** Honnêtement, je dirais que c'est égal. Les deux sont tout aussi importants.

Évidemment, la Loi sur la sécurité automobile est essentielle à la fabrication des véhicules.

**M. Mark Adler:** Selon vous, quelle réglementation est la plus tatillonne?

**M. Don Moore:** Cela dépend des provinces, mais je dirais que c'est assez problématique dans certaines d'entre elles.

**M. Mark Adler:** À votre avis, laquelle...

**M. Don Moore:** Je dirais que l'Ontario remporte la palme dans l'art de proposer des changements qui sont difficiles à mettre en oeuvre.

**M. Mark Adler:** Vous avez dit que 20 p. 100 de vos membres sont situés en Ontario?

**M. Don Moore:** C'est exact.

**M. Mark Adler:** Vous avez indiqué que le manque de liquidités était un grave problème pour bon nombre de vos membres.

Diriez-vous que la plupart des entreprises qui ont disparu étaient établies en Ontario?

**M. Don Moore:** Oui.

**M. Mark Adler:** Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Vingt secondes.

**M. Mark Adler:** D'accord. Je vais m'arrêter ici. J'ai dit ce que j'avais à dire.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Monsieur Sullivan.

**M. Mike Sullivan:** Merci, monsieur le président.

Pour revenir à la question de M. Adler au sujet de la réglementation, les normes d'économie de carburant s'appliquent à l'échelle du Canada, mais une grande partie de leur mise en œuvre repose sur les règlements provinciaux. Le gouvernement fédéral a beau adopter un règlement, encore faut-il que la province accepte que vous ajoutiez des rétreints à des remorques de 53 pieds, sans quoi vous ne pourrez supporter le poids, à moins de raccourcir la remorque.

Le gouvernement fédéral peut-il avoir une influence sur la réglementation provinciale en matière d'économie de carburant et de réduction des émissions de gaz à effet de serre?

• (0955)

**M. Don Moore:** Je crois que oui. Au moins, Transports Canada, ou le gouvernement fédéral, participe aux discussions dans la plupart des cas. J'ignore s'il a beaucoup de poids — il y a des questions de compétence —, mais je vais tenter de répondre à votre question, peut-être plus indirectement.

Par exemple, supposons que vous êtes une nouvelle compagnie qui veut fabriquer des remorques. Vous devez obtenir une marque nationale de sécurité et vous enregistrer auprès de Transports Canada. Le ministère veut que vous lui prouviez que vous savez ce que vous faites et que vous respectez la réglementation. Il veut voir comment s'éteignent vos phares, comment fonctionne votre système de freinage, etc. Il y a beaucoup de renseignements à fournir, alors nous vous aidons à ce chapitre. Si vous avez besoin d'information sur le test, nous vous la fournissons. L'obtention de la marque nationale de sécurité est tout un processus.

Cependant, lorsque ce véhicule est enregistré au niveau provincial, on ne tient pas compte de cette marque nationale de sécurité. Est-il sécuritaire? Reconnaît-on tout le processus qui a été suivi? Il arrive souvent qu'on enregistre des véhicules qui n'ont pas été fabriqués par des compagnies qualifiées et enregistrées.

On exerce beaucoup de pressions afin que les provinces intègrent le processus fédéral à leur système. Pour les véhicules commerciaux, on obtient de bons résultats avec l'inspection annuelle et l'exigence du gouvernement fédéral en ce qui a trait à la MNS et à l'étiquetage. Il y a donc un énorme fossé qui existe entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

Les provinces ont manifesté leur intérêt au CCATM. En fait, elles ont même une norme qui fait mention de la MNS sur le formulaire. Mais l'intègrent-elles à leur système? Non.

**M. Mike Sullivan:** Où en sommes-nous par rapport aux États-Unis? Ont-ils une norme fédérale qui s'applique dans chaque État? Accusons-nous des retards ou est-ce plutôt l'inverse?

**M. Don Moore:** Honnêtement, je pense que nous avons une nette longueur d'avance sur les Américains, car, aux États-Unis, il est facile pour une compagnie qui fabrique des véhicules de s'enregistrer. Il suffit d'envoyer au gouvernement une lettre décrivant les véhicules fabriqués. C'est lorsque que cela ne va bien que le gouvernement intervient et sévit.

Avec Transports Canada, même si le processus est plus difficile, au moins, il y a un certain niveau de confiance. Le système d'autocertification est toujours en vigueur et, à partir de là, vous devez vous assurer d'être conforme, d'avoir la documentation adéquate au dossier et de faire ce qu'il convient, mais au moins, cela nous indique que vous savez ce que vous faites au départ.

**M. Mike Sullivan:** Je vais revenir à la suggestion de Mme Chow au sujet des protections latérales et peut-être des jupes latérales. On ne parle pas de la même chose ici, mais on devrait peut-être les combiner. Personne ne fabrique ces dispositifs au Canada, parce qu'il n'y a pas de réglementation qui les exige. C'est un cercle vicieux. Aucun règlement ne vise à protéger les piétons et ainsi de suite au moyen des protections latérales. Toutefois, l'industrie regarde la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre et l'économie de carburant et affirme avoir besoin de jupes — ce qui est différent —, sans quoi elle devra réduire sa résistance.

Le gouvernement fédéral a-t-il un rôle à jouer dans la création d'un produit canadien unique qui pourrait créer des emplois?

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** Pourriez-vous répondre brièvement?

**M. Don Moore:** Je pense qu'il y a des possibilités. En fait, si je ne me trompe pas, il y a des compagnies au Canada — j'imagine qu'elles existent encore — qui fabriquent des jupes. Ce ne sont peut-être pas les meilleurs concepts qui soient, mais ces dispositifs existent. Effectivement, je considère que le gouvernement a un rôle à jouer.

**Le vice-président (M. Jamie Nicholls):** C'est tout pour les questions.

Je tiens à vous remercier, monsieur Moore, d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

Si tous les partis sont d'accord, nous allons poursuivre nos travaux à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]







**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>