



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 037 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 15 mai 2012

Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 15 mai 2012

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci, et bonjour. Je vous souhaite la bienvenue à cette 37^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à l'étude de technologies de transport novatrices.

Nous accueillons aujourd'hui — j'allais dire en tant qu'invité, mais vous êtes en fait témoin — nous accueillons, donc, M. Jonathan Burke, qui représente Westport Innovations Inc. M. Burke est vice-président en charge du développement du marché mondial. Nous vous remercions de votre présence. Nous savons que vous avez consenti un effort particulier pour répondre à notre invitation.

Vous connaissez notre manière de procéder. Nous allons vous demander, dans un premier temps, de nous présenter un exposé concis, puis nous passerons aux questions.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Permettez-moi, monsieur le président, d'invoquer le Règlement.

Le président: Mme Chow invoque le Règlement.

Mme Olivia Chow: Lors de notre dernière séance, jeudi dernier, nous avons convenu de nous prononcer sur une motion qui avait été présentée. Or, nous n'en avons pas achevé l'examen et vous aviez dit alors que nous l'aborderions au début de la prochaine séance.

Puisque nous entamons la séance, nous pourrions, je pense, commencer par cette motion. Le greffier pourrait-il en distribuer à nouveau le texte, afin que nous puissions l'étudier. Nous pourrions, après cela, entendre l'exposé de M. Burke.

Nous devons, en outre, procéder en fin de séance à l'examen d'une autre motion, et Mme Michaud aura pour cela besoin d'une quinzaine de minutes.

Je vois que le texte de la motion a été distribué. Permettez-moi donc de poursuivre.

Le président: M. Coderre invoque le Règlement.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le président, étant donné qu'on a un témoin ici et qu'il s'est préparé en conséquence, on pourrait commencer par l'entendre, plutôt que de faire comme la dernière fois, où les députés du NPD avaient pris tout le temps pour empêcher les autres de dire ce qu'ils voulaient. Il n'y a qu'un seul témoin, de toute façon. Par la suite, si on a une heure, on aura plus de temps pour traiter toutes les motions. Il serait plus juste et acceptable que le témoin puisse faire son témoignage maintenant. On pourra s'occuper de cette motion par la suite.

[Traduction]

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

L'hon. Denis Coderre: Non, mais c'est un argument valable.

Des voix: Oh, oh!

Le président: C'est un argument valable.

Si l'idée est de retarder nos travaux, je n'hésiterai pas à excuser notre témoin et nous nous en tiendrons aujourd'hui à l'examen des motions qui ont été présentées.

Certaines personnes vont hélas devoir modifier leurs projets de déplacement, mais c'est ce que veut le comité, ou du moins c'est ce que veulent les membres du comité.

La parole est à Mme Chow.

Mme Olivia Chow: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement, en fait, que nous puissions discuter de la motion qui nous a été présentée jeudi dernier. Je précise à l'intention de M. Burke que nous allons, assurément, l'entendre, et que nous allons également avoir l'occasion de parler de l'apport de Westport aux technologies novatrices.

À la fin de mon intervention, la semaine dernière, j'entendais dire combien il est important que notre comité se penche sur les trois amendements prévus dans le projet de loi C-38. J'avais commencé à donner lecture des premiers changements proposés. J'estime qu'il nous faut nous pencher attentivement sur deux articles de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le premier est l'article 16 de la loi, auquel, après le paragraphe (5), qui concerne le décret en conseil, on envisage d'ajouter ceci:

(5.1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, exempter de l'application du paragraphe (4.1) toute installation ferroviaire ou tout promoteur ou bénéficiaire d'une installation ferroviaire.

On a également ajouté un paragraphe (4.1), aux termes duquel:

... lorsque... le promoteur ou le bénéficiaire de ces installations est une autorité responsable du service de voirie, la quote-part de cette autorité établie par l'Office en vertu du paragraphe (4) ne peut excéder 12,5 p. 100 du coût de réalisation des travaux...

Mais pourquoi 12,5 p. 100? Pourquoi ce maximum?

Puis, il y a un autre article encore, selon lequel le règlement sera publié pendant un certain laps de temps afin de donner aux intéressés la possibilité de présenter des observations.

Voilà, donc, le premier changement sur lequel il nous convient de nous pencher.

Le second changement concerne la Loi maritime du Canada. Cela ne va pas prendre beaucoup de temps.

Aux termes, donc, de la Loi maritime du Canada, toute administration portuaire qui entend emprunter des fonds doit obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil, c'est-à-dire que le cabinet doit approuver le montant de l'emprunt. Je ne m'oppose pas nécessairement à cela. Je pense qu'il est effectivement bon que cela se fasse par décret, mais, encore une fois, il nous faut nous demander pourquoi un tel changement a été apporté.

Il y a donc, essentiellement, trois changements qui ont été apportés. Le premier concerne la Loi sur la sécurité ferroviaire, et ce 12,5 p. 100. Le second confère au cabinet le pouvoir d'accorder une exemption aux installations ferroviaires et, le troisième, qui concerne la Loi maritime du Canada, prévoit que tout emprunt doit être approuvé par décret.

Il y a aussi, je crois, une autre disposition concernant la nomination des présidents-directeurs généraux de lignes aériennes. Ces dirigeants doivent être nommés par décret, c'est-à-dire par le cabinet. Tout cela renforce la centralisation des pouvoirs. Je n'en vois pas la raison d'être. C'est pour cela que, dans la motion, je demande au comité d'examiner les changements prévus dans le projet de loi C-38, la loi budgétaire sur laquelle nous nous sommes prononcés hier.

Le projet de loi se trouve actuellement devant le Comité des finances, mais je ne pense pas que le Comité des finances se penchera sur des questions intéressant le portefeuille des transports.

• (0855)

Le président: Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): La motion présentée par Mme Chow concerne le projet de loi C-38, c'est-à-dire un projet de loi qui vise la création d'emplois, le développement économique et la prospérité à long terme du pays. Or, les Canadiens nous ont donné pour mission de créer des emplois, de favoriser le développement économique et d'assurer la prospérité à long terme du pays. Voilà la raison d'être du projet de loi.

C'est pourquoi, en cette période d'incertitude économique, alors que nous constatons ce que donnent, en Grèce, et un peu partout en Europe, les dépenses excessives d'un État tentaculaire, il nous faut adopter ce plan qui allège le fardeau fiscal, et qui nous permet d'équilibrer le budget afin de renforcer les assises de notre économie et d'assurer la prospérité de la population.

Je propose donc que nous remettions à plus tard le débat sur cette motion.

Le président: La motion peut être présentée. Mais ne peut pas faire l'objet d'un débat. Je vais donc la mettre aux voix.

Une voix: Un vote par appel nominal.

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

Le président: Nous passons maintenant à notre ordre du jour, et je demande donc à notre invité de reprendre sa place autour de la table.

Monsieur Burke, vous avez la parole.

M. Jonathan Burke (vice-président, Développement du marché mondial, Westport Innovations Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à remercier le comité de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

Je voudrais, d'abord, vous donner une brève description de Westport Innovations, car certains d'entre vous ne nous connaissent peut-être pas encore. Elle a modestement émergé à l'Université de Colombie-Britannique en 1995 et a pris son envol grâce au bureau de liaison avec l'industrie. Elle détenait un éventail de technologies

permettant de faire fonctionner des moteurs à l'aide de carburants de remplacement, et plus précisément de gaz naturel. Ces technologies avaient été découvertes par Phil Hill, un professeur, qui travaillait dans ce domaine depuis plus de 10 ans. M. Hill est, à l'Université de Colombie-Britannique, professeur de génie mécanique. On lui a récemment décerné le Manning Innovation Award.

Aujourd'hui, 17 ans plus tard, Westport est reconnu mondialement comme un des chefs de file technologiques du domaine des moteurs à gaz naturel. Tout cela a exigé beaucoup de travail, mais je précise que si nous avons pu obtenir de tels résultats, c'est en raison des partenariats que nous avons noués avec divers autres pays. Nous avons reconnu qu'en matière de technologie de l'automobile, Vancouver n'est pas un centre mondial, et nous avons donc recherché dans les diverses régions du monde des partenaires soit dans le secteur des moteurs diesel, soit, plus généralement, dans le secteur de l'automobile ou dans divers autres secteurs industriels. C'est ce qui nous a permis de développer nos technologies de pointe, de faire fructifier notre portefeuille de brevets et de lancer nos produits sur les marchés internationaux.

Aujourd'hui, plus de 35 000 de nos moteurs fonctionnent à travers le monde. En Chine, par exemple, plus de 2 000 autobus à gaz naturel ont été mis en circulation à Pékin à l'occasion des Jeux olympiques. À Delhi, en Inde, le recours à des véhicules à gaz naturel, bâtis par Tata et équipés de nos moteurs, ont permis d'améliorer sensiblement la qualité de l'air. Nous avons, depuis longtemps, un partenariat avec Cummins, le plus gros fabricant indépendant de moteurs diesel d'Amérique du Nord, installé à Columbus, dans l'Indiana. Nous avons noué de nombreux autres partenariats, avec la Ford Motor Company, par exemple, ainsi qu'avec la General Motors, avec qui nous avons lancé un projet de développement technologique avancé. Je peux également citer la société Caterpillar, la société EMD et d'autres encore.

Cela va peut-être vous paraître audacieux, mais notre organisation s'est donnée pour objectif de transformer le marché des transports, en le faisant passer de l'essence aux carburants de substitution, parmi lesquels la première place revient actuellement au gaz naturel qui, comme le comité a eu l'occasion de l'entendre dire, est extrêmement abondant. Les possibilités d'approvisionnement en gaz naturel ont été transformées de fond en comble, et pas seulement en Amérique du Nord. On constate la même chose dans tous les autres pays. Les nouvelles technologies extractives qui permettent à l'Amérique du Nord d'exploiter des ressources auxquelles nous n'avions pas auparavant accès, tel que le gaz de schiste, ou le gaz de formation imperméable sont actuellement employées en Chine, en Europe, en Amérique du Sud et dans d'autres régions du monde. L'Agence internationale de l'énergie, l'AIE, vient d'annoncer l'avènement d'un nouvel âge d'or du gaz naturel.

Vous vous demandez peut-être pourquoi je vous parle de cela. Eh bien, c'est parce que cela représente, pour notre économie, une chance inouïe puisque nous allons pouvoir utiliser pour les transports d'autres sources d'énergie. À l'heure actuelle, les transports, que ce soit par chemin de fer, par bateau, par véhicule automobile, camion gros-porteur ou petite voiture, dépendent presque entièrement du pétrole, une marchandise qui s'échange sur les marchés internationaux et sur le prix duquel, et même parfois sur les approvisionnements desquels, nous n'exerçons guère de contrôle. Or, nous avons maintenant la possibilité de modifier notre bouquet énergétique et de recourir à des carburants de substitution, en employant l'électricité, l'hydrogène dont vous avez assurément entendu parler, ou le gaz naturel.

Le gaz naturel a notamment pour avantage de sortir de terre relativement prêt à être utilisé. Il n'exige pas de raffinage, car il n'a besoin que d'être comprimé ou liquéfié, puis purifié avant d'alimenter une voiture, un camion, un bateau ou une locomotive.

À l'heure actuelle, la consommation énergétique des véhicules utilitaires lourds... et je crois qu'à cet égard le comité a recueilli lors d'une séance antérieure le témoignage de M. Claude Robert, de Robert Transport. Les véhicules utilitaires lourds sont les camions poids lourds de la classe 8 qui sillonnent notre réseau routier, assurant l'acheminement des marchandises nécessaires à notre économie. Ce sont notamment eux qui transportent la plus grosse part de nos échanges transfrontaliers. Or, ces poids lourds, qui ne comptent que pour 3 à 4 p. 100 des véhicules routiers, consomment presque 18 p. 100 de l'énergie utilisée par les transports. Il y a donc pour nous, au Canada et dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, une formidable occasion de passer sans grande difficulté à un nouveau carburant de substitution qui est moins cher, moins polluant et plus abondant.

Cela est également important pour ce qui est des émissions provenant des moyens de transport, notamment le gaz à effet de serre, sans parler de la pollution de l'air des villes due au transport, et dont 29 p. 100 est, au Canada, le fait de camions de la classe 8. C'est dire que, du point de vue des gaz à effet de serre, les conséquences vont être extrêmement importantes.

J'ajoute, qu'en ce qui concerne le gaz naturel utilisé comme carburant pour nos moyens de transport, il faut songer aussi au coût des transports, à l'impact du prix élevé du pétrole sur le développement de notre économie et sur les flux de marchandises car il s'agit de répondre au moindre coût aux besoins des consommateurs. Qu'il s'agisse de locomotives, de bateaux ou de camions, tous sont affectés par le prix du pétrole.

• (0900)

Cette possibilité de recourir davantage au gaz naturel va nous permettre de réduire le coût des transports de marchandises en Amérique du Nord, et plus précisément, au Canada.

Je tiens à dire que, depuis sa naissance, il y a 17 ans, Westport a bénéficié, et continue de bénéficier de l'appui du gouvernement du Canada. J'ai avec moi un exemplaire... et M. Roger, le greffier du comité, en a lui-même plusieurs. Je veux m'assurer que chaque membre du comité puisse en avoir un. Ressources naturelles Canada a récemment publié un document sur l'utilisation du gaz naturel dans le secteur des transports. C'est le fruit d'une collaboration entre l'industrie et le gouvernement, et j'entends par cela les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, ainsi que le secteur des transports et des associations professionnelles.

Ce document est le résultat d'un examen approfondi des divers aspects du problème, d'abord la question des réserves, puis celle de savoir dans quelle mesure le gaz naturel peut être employé comme carburant dans les transports. Nous nous sommes penchés sur le secteur du transport routier, et sur les meilleurs moyens de lui faire adopter le gaz naturel, et les moteurs à gaz naturel. Puis, nous avons examiné le rôle que pourrait jouer en cela le gouvernement.

Plusieurs recommandations importantes sont nées de cette collaboration. La première concerne la pédagogie, les efforts à engager auprès de l'industrie du transport routier, pour lui faire connaître les technologies alternatives auxquelles elles pourraient avoir recours. Le document se penche également sur les codes et les normes en cours d'adoption dans les divers ressorts d'Amérique du Nord, et l'importance que revêt l'harmonisation de ces codes et de ces normes pour qu'un camion qui quitte Boucherville, au Québec, et

qui arrive à Chicago, puisse se voir appliquer les mêmes normes en matière de ravitaillement et de réservoir. Tout cela est nécessaire afin de faciliter la circulation transfrontalière.

Nous avons également bénéficié du très solide appui de Technologies du développement durable du Canada. En 2005, nous avons, sur un an, mené, avec Challenger Motor Freight, de Cambridge, en Ontario, un projet témoin qui nous a permis de faire la preuve de notre technologie. Nous avons, dans un test de comparaison, engagé cinq camions à moteur diesel contre cinq camions à moteur alimenté au gaz naturel. Technologies du développement durable du Canada, Transports Canada et Environnement Canada ont été essentiels au succès de cette démonstration.

Nous avons également reçu un appui important du gouvernement des États-Unis, par l'intermédiaire de leur Département de l'énergie, de leur National Renewable Energy Laboratory, et de divers autres organismes.

Nous commençons, par ailleurs, à recevoir l'appui des provinces. Le gouvernement du Québec a, en 2010, adopté des mesures budgétaires permettant d'accélérer la déduction pour amortissement du coût d'achat de camions équipés de moteurs à gaz naturel afin de contribuer à une baisse du gaz à effet de serre émis dans les moyens de transport.

Avant de me résumer, permettez-moi de citer quelques exemples de parcs automobiles ayant adopté cette technologie.

Vous avez recueilli le témoignage de Claude Robert, de Transport Robert, mais le parc de camions le plus important de Colombie-Britannique appartient à Vedder Transport. Il s'agit d'un parc dit « spécialisé », en l'occurrence dans le transport de marchandises telles que le lait, les produits alimentaires ou les produits forestiers. La compagnie exploite en Colombie-Britannique plus de 400 camions. Elle vient d'y mettre en circulation près de 50 camions équipés d'un moteur à gaz naturel liquéfié. Ensemble, ces 50 camions vont permettre, par rapport à des véhicules à diesel, de réduire chaque année de 3 500 tonnes les émissions de gaz à effet de serre. C'est comme s'il y avait sur les routes 700 voitures de moins, non pas de voitures converties à l'électricité ou à un carburant alternatif, mais de véhicules entièrement retirés de la circulation.

Cela vous donne une idée de l'énorme avantage que représente le passage au gaz naturel du parc de camions, par rapport au parc automobile. On calcule que, étant donné le moindre prix du carburant, l'achat d'un de ces camions se rentabilise en moins de 16 mois. La mise en circulation de ces 50 camions à gaz naturel, par rapport à 50 camions munis d'un moteur à pétrole, permet d'économiser chaque année, 1,5 million de litres de carburant.

Nous avons également lancé de nombreux projets aux États-Unis. Ce type de camions a été mis en service par Walmart, UPS, ainsi que par plusieurs autres grandes entreprises de transport et autres. C'est ainsi, par exemple, qu'à Los Angeles, UPS a mis en circulation un parc de 82 camions sur le parcours Los Angeles-Salt Lake City. Cette liaison est, en Amérique du Nord, un des premiers corridors de transport à être desservis par des véhicules équipés de moteur à gaz naturel. Entre Los Angeles et South Lake City, quatre points d'approvisionnement ont été établis. Ce type de camion peut maintenant assurer la liaison tout au long de ce corridor de 1 100 milles.

D'autres parcs de camions commencent, eux aussi, à recourir à un tel réseau de points d'approvisionnement. Dans le sud du Québec, dans le sud de l'Ontario, Transport Robert fonctionne à partir de son dépôt de Boucherville, utilisant un point de ravitaillement en GNL installé par Gaz Métro. L'entreprise a aussi un nouveau point d'approvisionnement à Mississauga, lui aussi assuré par Gaz Métro. L'entreprise dispose désormais de points d'approvisionnement en gaz naturel tout au long du corridor de transport le plus utilisé au Canada par des camions de classe 8.

Je voudrais maintenant vous fournir quelques éléments d'information au sujet de Westport. L'année dernière, alors que nos revenus atteignaient 264 millions de dollars, nous avons consacré plus de 34 millions de dollars à la recherche-développement. En matière de dépenses de recherche-développement, nous sommes sans doute parmi les cinq premiers pour ce qui est du pourcentage du revenu consacré à la recherche-développement. Nous continuons à beaucoup investir. Fin avril 2012, nous avions, répartis entre divers pays, 871 employés.

• (0905)

Nous en avons 363 en Colombie-Britannique, et 10 ou 15 autres ailleurs au Canada. Notre siège est à Vancouver, en Colombie-Britannique. Nous avons également des bureaux à Montréal, Detroit, au Michigan, à Columbus (dans l'Indiana), à Long Beach, en Californie, à Pékin (Chine), à Göteborg, en Suède, à Venise, en Italie, à Lyon, en France, à Weifang, en Chine ainsi qu'en Argentine. Nous avons également noué des partenariats avec certains des principaux fabricants automobiles du monde, y compris Volvo, à Göteborg, en Suède. Weichai, en Chine, est le plus gros fabricant indépendant de moteurs diesel. Je peux même dire que, comme c'est souvent le cas lorsqu'il s'agit de la Chine, c'est le plus gros fabricant indépendant de moteurs diesel au monde. Nous avons créé en coentreprise Weichai Westport. Nous avons également lancé de nombreuses activités en Inde, ainsi que dans d'autres pays.

Outre les camions dont je vous ai parlé, nous avons conclu des partenariats pour la mise en circulation, à partir d'une usine qui vient tout juste d'ouvrir au Kentucky, de 350 camions Ford de type F-250 et F-350. Ces véhicules de type F-250 et F 350 vont être affectés à un parc de camions fonctionnant au gaz naturel comprimé.

Et puis, nous avons également noué des partenariats avec le secteur ferroviaire. Cette technologie ne se limite pas en effet aux véhicules équipés de pneus en caoutchouc. Nous travaillons actuellement au développement de camions miniers — les gros camions, utilisés notamment dans les mines de charbon, mais nous travaillons également avec CN Rail, Gaz Métro, et d'autres entreprises. Nous avons en outre l'appui de Technologies de développement durable Canada pour un projet de locomotive transcontinentale propulsée par des moteurs à gaz naturel liquéfié. Les locomotives consomment d'énormes quantités de carburant. On calcule, par exemple, qu'à elle seule, CN Rail consomme, chaque année, plus d'un milliard de litres de carburant diesel. Vous pouvez imaginer l'occasion que cela lui offre de réduire ses coûts, et de réduire en même temps ses émissions en passant à un carburant à faible teneur en carbone.

Voilà qui met un terme à l'exposé que j'avais préparé, enfin, que je n'avais pas vraiment préparé, mais je voulais vous dire quelques mots au sujet de Westport et de ses activités. Et maintenant je répondrai très volontiers à vos questions.

Je vous remercie de votre attention.

• (0910)

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez la parole.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Je vous remercie.

Soyez le bienvenu devant le comité. Plusieurs témoins nous ont parlé de vous et je suis heureux de cette occasion de vous accueillir.

Le GNL est un carburant. Selon le représentant du Groupe Robert, son utilisation est soumise à réglementation car le fonctionnement de vos véhicules à GNL exige l'ajout d'une minuscule quantité de carburant diesel. Qu'entend-on par minuscule quantité?

M. Jonathan Burke: C'est un procédé relativement simple, mais il est en même temps assez complexe puisque son développement nous a coûté 200 millions de dollars. Il s'agit d'un injecteur muni de deux tuyères. Il est important de savoir qu'un moteur diesel ne comporte pas de bougies d'allumage, l'allumage se faisant par compression. Le moteur comprime l'air, puis ne fait qu'injecter le carburant. Il y a autoallumage. Le gaz naturel n'a pas les mêmes propriétés d'allumage que le diesel, et il faut donc, en fin du cycle de compression, employer une petite quantité de diesel pour allumer le carburant en produisant une flamme dans la chambre de combustion. C'est alors qu'est injecté le gaz naturel. Selon le cycle de service du véhicule, le mélange comprend de 1 à 6 ou 7 p. 100 de diesel. L'injection de diesel est constante au cours du cycle de combustion, mais la quantité de gaz naturel varie selon la puissance du moteur.

M. Mike Sullivan: Pour ce qui est de la réglementation, le problème provient-il du fait que le règlement applicable aux véhicules routiers à propulsion diesel s'applique maintenant aux vôtres, bien qu'il ne s'agisse pas de moteur diesel?

M. Jonathan Burke: Cela mérite en effet d'être précisé. Nos moteurs doivent répondre aux normes de l'Agence américaine de protection de l'environnement applicables aux moteurs diesel, et même aux moteurs à essence. Qu'il s'agisse d'un camion Ford F-250 ou d'un chariot élévateur à fourche — car nous fabriquons également des moteurs pour chariots élévateurs — ou d'une locomotive, tous les moteurs doivent répondre à ces normes minimums d'émission fixées par l'Agence américaine de protection de l'environnement, et adoptées par le gouvernement canadien. Dans d'autres pays, en Chine, par exemple, ou en Amérique du Sud ou en Europe, nous nous alignons sur la norme européenne d'émissions Euro. Nous sommes donc obligés d'effectuer tous les tests exigés d'un moteur diesel de puissance comparable.

Nos moteurs à gaz naturel ont toujours été conformes aux normes d'émission, les dépassant parfois assez largement. Les moteurs diesel sont devenus progressivement plus propres, compte tenu des systèmes d'épuration en val adoptés par les fabricants afin de réduire les émissions. Il y a des normes applicables aux émissions, c'est-à-dire à des matières particulaires, les suies sortant du tuyau d'échappement, ainsi que les oxydes d'azote qui, lorsqu'ils sont en quantité suffisante, sont à l'origine de la brume sèche jaune que l'on voit parfois à l'horizon. Les moteurs à gaz naturel doivent, eux aussi, respecter ces normes d'émissions.

L'avantage que présentent nos moteurs concerne les émissions de gaz à effet de serre. Ce qui compte beaucoup également, c'est que pour atteindre un même taux d'émissions qu'un moteur diesel, voire pour parvenir à un taux plus faible, nos moteurs n'ont pas besoin d'un système aussi complexe d'épuration en aval.

M. Mike Sullivan: Ce qui me paraît problématique également c'est que les États-Unis me semblent se convertir à ce type de propulsion plus rapidement que nous, avec un meilleur réseau d'approvisionnement, notamment. En raison des normes américaines, vous sentez-vous portés à fabriquer vos moteurs plutôt aux États-Unis, c'est-à-dire à délocaliser vos installations? Rien ne vous empêche de le faire. Pourquoi pas?

M. Jonathan Burke: Nous aimons le Canada, et Vancouver plus particulièrement, et nous sommes loyaux à l'Université de Colombie-Britannique qui nous a vu naître.

Une grande partie de notre fabrication se fait déjà aux États-Unis. Nous vendons nos moteurs aux réseaux américains de transport en commun. Nous les vendons à des organismes gouvernementaux américains. Nous effectuons, également, aux États-Unis, une partie de notre recherche-développement et nous avons, disons, à respecter un certain nombre de critères en matière de contenu américain. Il en va de même, notamment, en Inde.

Nous avons une usine de production sur l'île Annacis, dans le sud de la Colombie-Britannique. C'est un point de cheminement pour la livraison de composants en provenance des diverses régions du monde, avant livraison aux usines de production de camions au Texas, dans l'État de Washington, ou au Mexique, par exemple.

Nous avons également des usines de production en Chine et au Mexique. En ce qui concerne, donc, les raisons qui nous porteraient à déménager aux États-Unis, je peux dire que le marché est là-bas effectivement très important. Aux États-Unis, les véhicules à carburant de substitution ont bénéficié d'un très solide appui de la part du gouvernement.

Afin de diminuer la consommation de pétrole, le gouvernement Bush avait adopté des incitatifs fiscaux pour les véhicules propulsés à l'éthanol, au diesel, au gaz naturel, voire pour les voitures électriques et même pour les véhicules équipés de piles à hydrogène. Ces incitatifs fiscaux, qui concernaient les gros camions de catégorie A, étaient très intéressants, puisque l'achat d'un camion de catégorie A procurait un crédit d'impôt pouvant atteindre 32 000 \$.

À une époque plus récente, le gouvernement Obama s'est dit favorable à l'emploi du gaz naturel dans les transports. Tout récemment, lors d'une conférence de presse tenue dans un parc de camions d'UPS à Las Vegas, où l'on faisait une démonstration de nos camions, des représentants du gouvernement Obama se sont dit tout à fait favorables à l'utilisation du gaz naturel comme carburant.

J'ajoute que plusieurs textes de loi sont en cours d'examen, tant devant le Sénat américain que devant la Chambre des représentants. L'un d'eux, connu sous l'acronyme de NAT GAS Act, envisage, pour les entreprises du secteur privé, des crédits d'impôt pouvant atteindre 64 000 \$ pour l'achat d'un camion équipé d'un moteur à gaz naturel. Ces crédits d'impôt seraient échelonnés, baissant progressivement.

Le secteur a toujours maintenu qu'il n'aura pas éternellement besoin d'une fiscalité favorable, mais qu'il lui faut, actuellement, contrer l'inertie qu'on constate en ce domaine. Tant aux États-Unis qu'au Canada, le secteur a manifesté la volonté de mettre en place les infrastructures nécessaires.

En Colombie-Britannique, d'importants capitaux privés sont disponibles, certains ayant déjà été investis. FortisBC, une entreprise de service public, consacre actuellement plusieurs millions de dollars aux infrastructures devant servir à Vedder, à Waste Management et à d'autres parcs de camions. Au Québec, Gaz Métro investit des millions de dollars dans les infrastructures nécessaires aux camions et aux traversiers propulsés par le gaz naturel liquéfié. Il en va de

même en Alberta, où Shell Canada et l'Encana Corporation investissent actuellement des millions de dollars dans les infrastructures permettant d'assurer le ravitaillement des camions, des véhicules miniers et des installations de forage pétrolier fonctionnant au gaz naturel liquéfié.

Ce n'est donc pas au niveau des investissements pour la construction des infrastructures que les besoins d'aide se font sentir. C'est plutôt au niveau des compagnies de transport routier qui vont devoir dépenser pour s'équiper, alors qu'elles n'ont pas les capitaux nécessaires. Un camion au gaz naturel coûte en effet plus cher qu'un camion à moteur diesel.

Aux États-Unis, par exemple, il y a une compagnie qui entend construire à l'intention des entreprises de camionnage, 150 postes de ravitaillement en gaz naturel liquéfié, dont certains situés tout près de notre frontière. Ces installations vont procurer aux compagnies de camionnage américaines qui opèrent aussi au Canada un avantage concurrentiel en raison du prix sensiblement plus bas du carburant alimentant leurs véhicules.

• (0915)

M. Mike Sullivan: En ce qui concerne les transports en commun, vous avez également évoqué... Plusieurs entreprises de transport en commun nous ont parlé de véhicules au gaz naturel comprimé, mais pas de véhicules au gaz naturel liquéfié. Aux États-Unis, la réglementation applicable est stricte car toute entreprise de transport public qui prétend à une subvention fédérale, doit acheter des véhicules fabriqués aux États-Unis. En matière de transports en commun, il n'existe pas de règle du 50 p. 100.

Cela étant, êtes-vous tenus d'assurer aux États-Unis une part de la fabrication? Le Canada n'a aucune politique d'achat préférentiel.

M. Jonathan Burke: Il est clair que cela a, en matière de fabrication, une incidence au plan des partenaires que nous choisissons aux États-Unis. Ainsi, tous les moteurs destinés aux autobus urbains sont fournis par l'intermédiaire de la coentreprise Cummins Westport, la majorité des moteurs étant assemblés à Rocky Mount, en Caroline du Nord.

M. Mike Sullivan: En raison de la politique américaine d'achat préférentiel.

M. Jonathan Burke: Oui. J'ajoute, cependant, que les entreprises américaines de transports en commun se sont tournées avec empressement vers les carburants de substitution. C'est ainsi, par exemple, que les transports en commun de Los Angeles n'ont plus d'autobus équipés de moteur diesel. Leurs véhicules à gaz naturel totalisent déjà plus d'un milliard de milles. L'entreprise a, l'année dernière, retiré de la circulation son dernier autobus à moteur diesel.

Des villes situées plus près de nous, et avec peut-être aussi un climat plus comparable au nôtre, telles que Boston, Washington, et plusieurs autres, ont mis en service des nombres considérables de véhicules au gaz naturel. Lors de conférences annuelles réunissant des représentants du secteur des transports en commun, ces entreprises ont tendance à afficher leur supériorité par rapport à celles qui continuent à exploiter des parcs de véhicules à diesel, car la modicité des prix du gaz naturel leur permet de pratiquer des tarifs plus bas, donc plus compétitifs.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci beaucoup, monsieur Burke. Je suis impressionné par votre approche.

Je me demande comment il se fait que ça aille plus vite aux États-Unis qu'au Canada. C'est aussi simple que ça. Qu'est-ce qui explique cela? Vous avez été gentil avec le gouvernement, vous avez eu de l'argent pour faire de la recherche-développement, on en reparlera, mais y a-t-il un problème de culture? Est-ce parce que le lobby du pétrole est plus fort et plus ancré que celui du gaz naturel? Est-ce la crainte du gaz naturel? On se rappelle que lorsqu'il y a eu du gaz naturel dans les maisons, il a fallu quand même faire de l'éducation. Qu'est-ce qui explique que ça aille moins vite au Canada qu'aux États-Unis?

[Traduction]

M. Jonathan Burke: Monsieur Coderre, d'après moi, l'adoption de cette nouvelle technologie, aux États-Unis et dans d'autres grands pays, s'explique surtout par le fait qu'il y a au Canada une plus grande aversion au risque. Étant donné leur taille relative, nos industries sont davantage exposées en cas de mauvaise décision. C'est ainsi que pour une entreprise de transports en commun d'une petite ville canadienne, qui exploite 50 ou 60 autobus, la décision d'opter pour une technologie alternative représente un risque plus grand que pour une grosse entreprise de transports publics telle que celle de Los Angeles. On constate, en effet au Canada, une plus grande prudence, les entreprises n'étant peut-être pas aussi prêtes à se lancer. Peut-être y a-t-il aussi en cela un facteur culturel... Mais, d'après moi, c'est moins la culture que le fait que nous avons, en raison de notre taille, moins les moyens d'opter résolument pour ces technologies novatrices.

Depuis Richard Nixon, les États-Unis ont manifesté la volonté d'asseoir leur indépendance en matière énergétique, et l'inquiétude que leur inspire leur dépendance vis-à-vis du pétrole étranger, les a portés à soutenir assez activement la recherche de carburants de substitution. Ils ont donc, depuis longtemps, mis en place, par l'intermédiaire du Département de l'énergie et de divers autres organismes, de solides programmes favorisant l'adoption de carburants de substitution. Il s'agit de programmes locaux, au niveau des municipalités ou des États, et un nombre considérable de personnes ont déjà opté pour des carburants de substitution.

Il s'agit, en partie, d'un phénomène culturel, et en partie, d'un simple changement d'attitude à l'égard des carburants de substitution.

● (0920)

L'hon. Denis Coderre: La situation progresse donc.

J'aimerais parler, maintenant, de recherche-développement. J'ai toujours eu beaucoup d'estime pour l'entreprise qui investit ses propres capitaux, car cela démontre qu'elle a confiance en ce qu'elle fait. Cela dit, les établissements d'enseignement et les gouvernements ont, eux aussi, un rôle à jouer en cela.

Qu'envisagez-vous au cours des cinq prochaines années? Ce nouveau moteur, ayant fait ses preuves, il faut se pencher maintenant sur les moyens d'améliorer l'environnement, de réduire les émissions. Qu'envisagez-vous pour les cinq prochaines années? Quelle sorte de moteur devrait-on développer, un moteur hybride qui fonctionne à l'électricité et en même temps au gaz naturel? Pourriez-vous me dire un peu le genre de recherche-développement que vous effectuez actuellement, après avoir réussi ce que vous aviez entrepris de faire? Vous disposez maintenant d'un moteur qui a fait ses preuves.

M. Jonathan Burke: Tout à fait. Ce qui retient notre attention, notamment, c'est que nous avons pu établir les profils de rendement identiques d'un moteur diesel alimenté, par exemple, au gaz naturel. Nous voulons maintenant, entre autres objectifs, passer à l'étape suivante de notre programme de recherche et développement avec des groupes comme General Motors, par exemple.

Comme carburant, le gaz naturel offre d'extraordinaires propriétés. Si vous convertissez au gaz naturel un moteur conçu à l'origine pour fonctionner au diesel ou à l'essence, vous faites certains compromis parce que vous utilisez l'architecture fondamentale conçue pour l'utilisation d'essence ou de diesel.

Nous travaillons maintenant à des technologies d'injection directe qui, si tout va bien, repousseront les frontières de la technologie des moteurs fonctionnant au gaz naturel. Nous voulons absolument trouver le moyen de concevoir un moteur qui soit exclusivement alimenté au gaz naturel, et d'en optimiser le rendement.

Nous portons également une attention particulière aux gros moteurs à grande puissance, comme ceux des locomotives. En Amérique du Nord, l'industrie des locomotives et l'industrie ferroviaire sont de plus en plus pressées d'adopter de nouveaux règlements sur les émissions. Plus que des pressions, c'est la loi. Les locomotives deviendront passablement complexes si elles continuent à fonctionner au diesel. Elles devront consommer du diesel à plus faible teneur en soufre et adopter d'autres méthodes auxquelles l'industrie du camionnage a dû se convertir depuis 2007.

Le gaz naturel nous permet d'éliminer une partie des dispositifs de post-traitement visant à réduire les émissions, et de conserver des configurations de locomotive relativement simples pouvant utiliser le gaz naturel. Il en résulte des avantages économiques.

L'hon. Denis Coderre: Qu'en est-il de la propriété intellectuelle? Vous pourriez avoir des problèmes dans d'autres pays, comme la Chine.

M. Jonathan Burke: Nous détenons un très grand portefeuille de brevets. De fait nous détenons l'un des meilleurs portefeuilles de brevets au monde sur les technologies de moteur au gaz naturel, et nos associés comme nos concurrents vantent souvent nos brevets fondamentaux. Nous disposons à Vancouver d'une très grande équipe qui se concentre sur la protection de notre propriété intellectuelle ainsi que sur l'établissement et le maintien de notre portefeuille de brevets. Il s'agit là d'une opération coûteuse. Nous encourageons aussi les employés à sortir des sentiers battus pour trouver de nouvelles idées, et nous leur montrons comment protéger les idées qu'ils ont développées et mises en oeuvre.

Quant à la protection de notre propriété intellectuelle à l'étranger, nous essayons généralement de bien connaître nos associés et de limiter nos partenariats aux seules sociétés avec lesquelles nous avons déjà une bonne relation de confiance. Une fois ces bases établies, nous pouvons en général commencer à partager la propriété intellectuelle. Qu'il s'agisse d'une autre société canadienne ou d'une société chinoise, toutefois, il faut quand même toujours prévoir, au sein de l'organisation, les procédures nécessaires pour y arriver. Le principal défi consiste pour nous à établir un partenariat avec des sociétés nombreuses et diverses qui sont souvent concurrentes; il nous faut donc presque disposer de nos propres mécanismes d'obstacle à la concurrence et de protection de la propriété intellectuelle, en plus de la protection de notre propre propriété intellectuelle.

● (0925)

L'hon. Denis Coderre: Notre rôle consiste à obtenir quelques recommandations pour l'avenir, naturellement. Nous croyons aux énergies de substitution, mais je crois que nous devrions peut-être faire mieux, au moyen de mesures incitatives réglementaires et de règlements sur la propriété intellectuelle.

Que devrions-nous donc faire à propos des travaux sur le droit des brevets en matière de propriété intellectuelle? Croyez-vous que nous protégeons suffisamment nos produits? Comment devrions-nous procéder avec d'autres pays comme les États Unis et les pays européens?

M. Jonathan Burke: Plus la coopération entre les pays sera grande — puisqu'il n'est pas question de se retirer d'une économie mondiale —, et plus nous pourrions aligner la protection de la propriété intellectuelle sur celle de certains de nos partenaires commerciaux importants et, en fin de compte, à l'échelle mondiale, mieux nous nous porterons, à mon avis.

Des organismes peuvent quelquefois être peu disposés à aller dans des pays comme la Chine parce qu'ils croient que leur propriété intellectuelle risque d'en souffrir. Or, en réalité, les sociétés chinoises développent aujourd'hui autant de propriété intellectuelle que nous, sinon plus. Elles investissent énormément dans la recherche et le développement. Elles constitueront une force dont il faudra tenir compte; dans plusieurs cas, on les retrouve déjà dans diverses industries. Elles ont donc autant à gagner en protégeant la propriété intellectuelle et en établissant de bonnes mesures de protection à cet effet, comme nous le faisons ici au Canada.

L'hon. Denis Coderre: Donc, nous devrions faire mieux ici.

M. Jonathan Burke: Une meilleure coopération est toujours utile. Certainement au niveau gouvernemental, elle établit les règles de base selon lesquelles les sociétés peuvent alors travailler. Je pense que les petites et moyennes entreprises du Canada sont peu disposées à aller en Chine pour les mauvaises raisons. Le gouvernement pourrait mieux informer les sociétés sur la façon d'établir de bonnes pratiques commerciales pour traiter avec d'autres pays, plutôt que simplement...

L'hon. Denis Coderre: Comme lorsque nous avons constitué Équipe Canada, ou quelque chose du genre.

M. Jonathan Burke: Exactement.

L'hon. Denis Coderre: Cela devrait être le rôle du gouvernement du Canada.

Donc, quelles recommandations formuleriez-vous? Vous avez parlé de la propriété intellectuelle. Êtes-vous satisfait de la relation par rapport à la recherche et au développement? Croyez-vous que le secteur privé devrait s'occuper du niveau de l'infrastructure?

M. Jonathan Burke: Je crois que le secteur privé devrait veiller à protéger sa propre propriété intellectuelle, mais je suis d'avis que le gouvernement peut jouer un rôle dans l'établissement d'un dialogue avec d'autres gouvernements pour le partage de pratiques exemplaires et l'alignement des systèmes de protection, et certainement en ce qui concerne certains des litiges qui pourrait en résulter.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: La fabrication des moteurs est-elle votre activité de base?

M. Jonathan Burke: Notre activité de base consiste à développer la technologie fondamentale, puis à établir un partenariat avec d'autres organismes pour sa fabrication et son déploiement.

M. Pierre Poilievre: Donc si, par exemple, vous mettez au point une technologie, et si un fabricant — si j'ai bien compris, GM a été votre plus récent partenaire — voulait ajouter l'option gaz naturel à sa gamme de camions, vous travailliez avec lui pour appliquer votre technologie à ses véhicules.

M. Jonathan Burke: Il n'y a pas deux partenariats identiques. Par exemple, nous formons une entreprise conjointe avec Cummins; la propriété est de 50-50, avec un conseil mixte. Toute l'équipe de gestion est établie à Vancouver en tant que société indépendante, mais la construction est réalisée aux usines de Cummins, et le réseau de distribution standard de Cummins se charge de distribuer et de fournir ces moteurs.

M. Pierre Poilievre: Vous apportez à la table la propriété intellectuelle et l'expertise sur la façon de l'utiliser?

M. Jonathan Burke: Oui, la propriété intellectuelle et l'expertise sur la façon de l'utiliser et de la développer. En général, nous amenons également à la table des personnes connaissant la gestion et divers autres sujets, ainsi que les activités de développement du marché.

M. Pierre Poilievre: Votre partenaire fournirait les employés de première ligne chargés de la construction, alors que vous fourniriez le savoir faire?

M. Jonathan Burke: Dans certains cas. Par exemple, pour ce qui concerne notre entreprise de poids lourds, les employés de notre installation de l'île Annacis, à Delta, effectuent l'assemblage final des moteurs utilisés par Transport Robert au Québec et Transport Vedder en Colombie-Britannique. Il s'agit donc d'un mélange. Tout dépend de ce qui convient le mieux au partenariat.

Par exemple, en Italie, nous disposons de plusieurs grandes installations industrielles où nous fabriquons des composantes pour le secteur de l'automobile européen. Ainsi, nous alimentons Fiat, Volkswagen, Peugeot, Citroën et d'autres constructeurs, et nous employons des cols bleus pour l'assemblage des pièces. Nous faisons la même chose au Kentucky, dans une usine où nous adaptons au gaz naturel des camionnettes Ford en aval d'une unité de production de Ford.

● (0930)

M. Pierre Poilievre: Combien d'employés avez-vous dans le monde entier?

M. Jonathan Burke: Nous en avons 871 au 30 avril 2012. Mais pour vous donner une idée notre envergure, nous en avons environ 200 il y a un peu plus d'un an.

M. Pierre Poilievre: Votre société est-elle cotée en bourse?

M. Jonathan Burke: Oui, à la Bourse de Toronto et à la Bourse électronique NASDAQ.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous présenter au comité l'histoire de votre société — comment elle a été créée, où elle a établi ses investissements, où sa propriété intellectuelle a été développée, si elle a des partenariats avec des universités? Je veux avoir une idée de la façon dont une réussite comme la vôtre se concrétise, et de la façon dont nous pourrions instituer une politique gouvernementale permettant de la reproduire.

M. Jonathan Burke: Certainement. J'ai mentionné M. Phil Hill, professeur de Génie mécanique à l'Université de la Colombie-Britannique. Il a eu une idée originale concernant cette technologie d'injection. Nous parlions du mélange diesel-gaz naturel.

M. Pierre Poilievre: Pourriez-vous mettre cela par écrit? Mon temps est limité, mais vous serait-il possible de présenter un résumé au comité? Deux ou trois pages suffiraient.

M. Jonathan Burke: Absolument. Nous avons déjà un résumé clair et succinct de deux pages qui a été lu lors de la remise du Prix Innovation Manning à M. Hill.

M. Pierre Poilievre: Ce serait très utile.

Votre entreprise se concentre-t-elle sur la construction originale de véhicules au gaz naturel, sur des conversions de véhicule, ou sur les deux?

M. Jonathan Burke: Nous nous concentrons presque entièrement sur la construction originale de véhicules neufs.

M. Pierre Poilievre: Croyez-vous qu'il s'agit de la meilleure approche?

M. Jonathan Burke: Chez Westport, nous croyons que oui, ne fût-ce que parce que dans le passé, les véhicules au gaz naturel ont eu une réputation quelque peu ternie en raison du fait que les véhicules en service un peu partout en Amérique du Nord — et ailleurs dans le monde, d'ailleurs — ont été convertis après leur construction. Bon nombre de sociétés de conversion après fabrication dignes de confiance font un très bon travail, soutiennent leurs produits et sont en affaires depuis plusieurs années. Mais la construction directement dans une usine Ford ou General Motors, ou dans une usine de camions Kenworth ou Peterbilt, est avantageuse en ce sens que les véhicules sont livrés exactement de la même façon qu'un véhicule diesel ou à essence. Ainsi, du point de vue du consommateur, toute cette infrastructure de soutien, l'assistance du vendeur, l'approvisionnement en pièces, tout cela est appuyé par des sociétés de plusieurs milliards de dollars qui sont en affaires depuis longtemps et qui devraient l'être encore longtemps.

M. Pierre Poilievre: D'après votre témoignage, on dirait que vous mettez surtout l'accent sur les parcs de véhicules. Dans quelle mesure travaillez-vous sur des véhicules personnels?

M. Jonathan Burke: En Europe et en Amérique latine, notre division des véhicules légers met l'accent sur les véhicules personnels; mais en Amérique du Nord, nous nous concentrons depuis quelque temps sur les grands parcs de véhicules.

M. Pierre Poilievre: C'est là que se trouve actuellement le marché canadien.

M. Jonathan Burke: En effet, car c'est là qu'on trouve la meilleure occasion de marché. Les véhicules industriels sont exploités en tant qu'éléments d'actif de l'entreprise, et cela offre à un exploitant de véhicules industriels l'occasion de réaliser un gain substantiel s'il utilise un véhicule fonctionnant au gaz naturel, alors que les véhicules personnels doivent être de divers types, car les consommateurs veulent un éventail de choix. Ils exigent un réseau d'infrastructure de ravitaillement en carburant très disparate. L'infrastructure devant convenir à un parc de camions au gaz naturel, par exemple, est beaucoup moins coûteuse.

M. Pierre Poilievre: Que pensez-vous de la technologie de ravitaillement à la maison? Votre société s'y intéresse-t-elle?

M. Jonathan Burke: Non. À part le moteur, nous nous intéressons principalement aux équipements pour véhicules. Quant au ravitaillement à la maison, son historique est quelque peu brouillon, simplement à cause des défis technologiques. Certainement pour le marché...

M. Pierre Poilievre: Je demande cela parce qu'étant donné l'absence de réseau de stations-service, cela semblerait une option très intéressante et pratique pour l'automobiliste acheteur au détail si le projet pouvait être réalisé correctement.

M. Jonathan Burke: C'est bien là le défi. Jusqu'ici, l'exécution a nettement laissé à désirer.

Les véhicules légers présentent un problème: lorsque vous comptez les options offertes à l'acheteur d'un véhicule à essence

au Canada, vous manquez très rapidement de doigts et d'orteils. Le défi, dans le cas des véhicules légers, est que les consommateurs sont capricieux. Ils ont toute une série d'exigences, qu'il s'agisse d'une camionnette, d'une familiale ou d'une voiture de sport; il devient très compliqué d'imaginer l'investissement nécessaire pour offrir cet éventail de choix.

Je crois cependant que le ravitaillement à la maison est une très bonne option si elle est bien exécutée techniquement.

• (0935)

M. Pierre Poilievre: Très bien, il faudra attendre combien de temps avant de pouvoir éventuellement...

Je change actuellement de véhicule; j'ai appelé ici et là pour savoir s'il était raisonnablement possible d'installer un de ces dispositifs chez moi. Essentiellement, même les plus fervents partisans des véhicules au gaz naturel m'ont dit: « Ne le faites pas. Ce n'est pas au point. »

M. Jonathan Burke: Ce n'est pas au point actuellement. Si vous aviez les dons de MacGyver...

Des voix: Oh, oh!

M. Jonathan Burke: ... vous pourriez le faire.

Une voix: Ce ne serait pas ce gars là.

M. Pierre Poilievre: Je peux me servir d'un BlackBerry... parfois.

M. Jonathan Burke: Ce serait un défi considérable pour le consommateur d'aujourd'hui.

Le président: Le tapage que vous entendriez, ce serait Pierre en train de faire le plein.

M. Pierre Poilievre: C'est exact.

Le président: Monsieur Watson.

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

Merci pour cette référence à MacGyver; de la gomme à mâcher et un mouchoir de tête et... presto, on a un véhicule au gaz naturel, j' imagine.

J'aimerais comprendre un peu la structure de votre société. Si je vous ai bien compris, vous êtes une entreprise dérivée de l'UBC, ou à tout le moins, une unité de recherche de l'UBC. Pour vos activités de recherche et développement, utilisez-vous les installations et les chercheurs de l'UBC? Avez-vous vos propres laboratoires et ingénieurs internes? Ou fournissez-vous simplement une expertise personnelle à des sociétés fermées qui ont leurs propres capacités de recherche et développement internes?

M. Jonathan Burke: Encore là, cela dépend. Nous continuons à effectuer un certain travail à l'Université de la Colombie-Britannique, et nous travaillons dans certaines autres universités nord-américaines. L'essentiel de nos activités de recherche et développement (travaux préliminaires de recherche et d'essai) s'effectue à nos propres installations. À mesure que nous approchons de la commercialisation, nous partagerons généralement une partie de ce travail de développement avec les sociétés fermées qui sont nos partenaires, mais l'essentiel du travail est encore effectué dans nos installations. De fait, à Vancouver, nous venons de terminer un important agrandissement de nos installations de recherche et développement: nous avons ajouté des cellules d'essai de plusieurs dizaines de millions de dollars afin de pouvoir tester ces moteurs pendant des longues périodes.

Nous embauchons des gens de partout dans le monde. Nous avons activement recruté auprès des universités canadiennes, mais nous recrutons également des ingénieurs de sociétés du monde entier, en fonction des genres d'aptitudes que nous recherchons.

L'essentiel de l'investissement provient de l'argent de nos actionnaires et en partenariat avec nos partenaires — Caterpillar, Cummins, etc.

M. Jeff Watson: J'allais justement vous demander comment vous avez construit vos installations de recherche et embauché votre main-d'oeuvre. Est-ce exclusivement avec des sommes privées, ou avez-vous fait appel à un quelconque organisme subventionnaire canadien? Ou préférez-vous vous tenir loin de ce modèle?

M. Jonathan Burke: Non, nous ne l'évitons certainement pas. Il y a plusieurs années, Partenariat technologique Canada avait soutenu Westport. Nous avons remboursé ces montants au gouvernement, et celui-ci a réalisé un important rendement du capital investi.

En 2005, nous avons participé à un programme avec Technologies du développement durable du Canada, qui fait partie de RNCAN. C'était la démonstration avec Challenger Motor Freights, dont j'ai parlé.

Avec CN Rail et Gaz Métro, nous participons actuellement à un programme, en partie financé par TDDC, de démonstration d'une locomotive transcontinentale fonctionnant au gaz naturel liquéfié.

M. Jeff Watson: Suite à votre expérience des programmes de subvention du gouvernement, quelle proportion de votre investissement provient, d'après vous, du financement public et du financement privé?

M. Jonathan Burke: En 2011 — je ne connais pas le montant exact —, environ 3 millions de dollars sur un total de 36 millions provenaient du gouvernement, donc de sources subventionnées.

L'année dernière, par exemple, cet argent est venu en partie du South Coast Air Quality Management District du comté de Los Angeles, qui offre un programme de financement du développement de technologies moins polluantes pour les camions, les autobus et d'autres équipements. C'est de là que provient une partie de ce financement. En outre, dans le passé, nous avons reçu un financement du ministère américain de l'Énergie pour des projets de mise en oeuvre et de démonstration.

Ainsi, l'argent provient d'une myriade de sources, mais l'essentiel du financement, la part du lion, vient de nos actionnaires et de nos partenaires; c'est donc du capital privé.

Je peux dire que le financement public apporte un certain cachet à un projet lorsqu'il réussit à attirer de nouveaux partenaires et à faire naître des programmes coopératifs de développement comme ceux de CN Rail et de Gaz Métro, ainsi que le projet d'Electro-Motive. Il apporte également une certaine rigueur aux normes du projet en ce sens qu'une évaluation poussée fait vraiment ressortir les meilleurs projets.

M. Jeff Watson: Que pensez-vous des délais d'approbation du financement des programmes? L'approbation finale prend-elle trop de temps? J'ai entendu des critiques à cet effet de la part de l'industrie manufacturière, par exemple. La paperasserie, les fonctions de vérification et toutes les opérations en arrière-plan sont-elles excessives?

Indépendamment de l'atout que cela donne sur le plan financier, passer par le gouvernement vaut-il vraiment le temps et l'argent que vous y mettez? Un douzième de votre financement, ce n'est pas beaucoup. Autrement dit, je me demande si tout cela en vaut la

peine. Devons-nous améliorer les délais d'exécution de l'approbation? Exigeons-nous trop de paperasserie en arrière-plan?

● (0940)

M. Jonathan Burke: Dans l'ensemble, nous avons trouvé que les programmes canadiens étaient très bons. Technologies du développement durable du Canada utilise un très bon processus de filtrage des programmes, de suivi de l'évolution d'un projet, puis de suivi de sa validité commerciale. Nous préférons toujours les processus d'approbation plus courts et moins rigoureux, mais le processus a été bon jusqu'ici.

M. Jeff Watson: Diriez-vous que votre recherche sur la commercialisation est dictée par une industrie qui souhaite répondre à ses besoins particuliers, ou par la curiosité, vu qu'en tant que chercheurs, vous voulez simplement explorer cette idée?

M. Jonathan Burke: Nos chercheurs sont assurément curieux, mais nos actionnaires exigent que toute notre recherche soit axée sur le marché et la clientèle.

À nos débuts, au sortir de l'UBC, nous voulions tous mettre au point un produit génial mais, au final, nous avons très vite réalisé qu'il nous fallait développer des produits axés sur un marché qui les adopterait.

Nous avons évolué avec le temps. Au départ, par exemple, nos produits visaient surtout les juridictions américaines et internationales qui ne respectaient pas les normes de qualité de l'air; cela en faisait notre marché cible.

Aujourd'hui, notre marché cible est constitué des industries qui recherchent des solutions de rechange économiques parce que la hausse du prix du pétrole exerce sur elles une pression croissante. Plusieurs des solutions de rechange actuellement offertes n'ont pas été économiques, mais le gaz naturel est l'un des seuls produits constituant un substitut économiquement très supérieur au pétrole dans les bonnes circonstances.

M. Jeff Watson: Je n'ai pas d'autres questions.

Merci.

Le président: J'en ai une. Les propriétaires des parcs que vous convertissez ou qui envisagent cette opération cherchent-ils à économiser ou à protéger l'environnement? Ont-ils une motivation?

M. Jonathan Burke: Tout à fait. Au départ, vers la fin des années 1990 et au début du présent siècle, ils convertissaient bon nombre de parcs d'autobus, certains parcs de transfert d'ordures, etc., pour respecter les normes environnementales parce que dans certaines juridictions, comme Los Angeles, ou à Pékin lors des Jeux olympiques, par exemple, ils ont subi une très forte pression ou ont reçu le mandat de réduire leur empreinte en termes d'émissions.

De plus en plus, les sociétés se convertissent à cause des avantages écologiques, mais l'avantage économique demeure la raison principale de cette conversion. L'avantage écologique résulte de la valeur intangible qu'il présente aujourd'hui en Amérique du Nord ou, dans certains cas, dans une juridiction comme la Californie, qui impose une norme sur les carburants à faible teneur en carbone et d'autres choses du genre. Il y a également une valeur tangible: la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre et de leur utilisation de combustible carboné.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Existe-t-il des corridors de gaz naturel?

M. Jonathan Burke: Bien sûr. Au Canada aujourd'hui, notre propre corridor de gaz naturel va de Montréal à Mississauga en longeant les autoroutes 20 et 401. Il s'agit actuellement de notre principal corridor avec Transport Robert et son parc de camions fonctionnant au GNL.

Nous comptons voir émerger très bientôt des corridors en Colombie-Britannique et en Alberta. Shell Canada a annoncé son intention de déployer une infrastructure de ravitaillement en carburant entre Calgary, Red Deer et Edmonton. Cela constituerait notre deuxième corridor. En outre, Vedder Transport, dans le sud de la Colombie-Britannique, possède une installation de ravitaillement à carte-accès dans sa cour d'Abbotsford. Nous espérons qu'avec une installation de ravitaillement à Kamloops, par exemple, nous pourrions créer un corridor entre Calgary et Vancouver. Compte tenu du volume considérable de gaz naturel liquéfié et comprimé qui alimente l'infrastructure existante dans le sud de la Californie, et dans le nord de la Californie aussi, d'ailleurs, nous espérons créer un corridor le long de l'autoroute Interstate 5 entre le sud de la Californie et Vancouver, en Colombie-Britannique.

En ce qui concerne le transport au Canada, il est important de noter que l'essentiel de notre commerce s'effectue le long de notre 49^e parallèle ou en sens nord-sud avec les États-Unis; il ne faudra donc pas trop de temps pour atteindre certains corridors où circulent énormément de marchandises sur nos routes.

Après Mississauga, il y a Detroit, puis Windsor; beaucoup de déplacements nord-sud transitent aussi par ce corridor. Les occasions d'affaires sont immenses.

• (0945)

Mme Olivia Chow: À propos de l'infrastructure de ravitaillement en carburant du corridor Montréal-Mississauga, quelle société l'a réalisée? La vôtre ou Robert?

M. Jonathan Burke: Ni l'une ni l'autre; ce fut Gaz Métro de Montréal. C'est le service de distribution de gaz qui livre le gaz aux clients résidentiels et commerciaux du sud du Québec. Cette société a formé une société distincte appelée Gaz Métro Solutions Transport. Elle a installé l'infrastructure de ravitaillement en carburant pour Transport Robert. Elle prévoit un troisième poste à Québec à court terme.

Mme Olivia Chow: Savez-vous si elle a reçu un financement provincial ou fédéral?

M. Jonathan Burke: Dans son budget de 2010, le gouvernement du Québec a instauré l'amortissement accéléré ou la déduction pour amortissement accéléré applicable à l'achat de camions au gaz naturel liquéfié. Il a également lancé un programme ciblant la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, ce qui a constitué des mesures incitatives supplémentaires pour Transport Robert.

Mme Olivia Chow: Cela a fourni les incitatifs financiers.

M. Jonathan Burke: Dans une certaine mesure. Sans entièrement défrayer le coût supplémentaire des camions au gaz naturel liquéfié, cela a certainement contribué à créer des conditions économiques favorables.

Mme Olivia Chow: Comme ils vendent plus de gaz naturel, j' imagine qu'il n'y a pas de période de récupération en tant que telle.

Les gouvernements de la Colombie-Britannique et de l'Alberta prévoient-ils imiter le gouvernement du Québec pour ce qui est des crédits d'impôt et des stimulants sous forme de dégrèvement d'impôt?

M. Jonathan Burke: Les gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont fortement soutenu les véhicules au gaz naturel. Cela va très bien avec les initiatives d'action sur le climat de la Colombie-Britannique. Cette province a apporté son soutien en matière de documentation et de stratégie sur le gaz naturel. Le gouvernement de l'Alberta a également offert un soutien. Mais il n'y a actuellement aucune législation précise.

Aujourd'hui, en Colombie-Britannique, l'acheteur d'une automobile au gaz naturel peut recevoir un crédit de paiement de 2 500 \$ applicable à l'achat de ce véhicule. La province a envisagé d'autres programmes, mais ne les a pas encore adoptés.

Mme Olivia Chow: Quant au crédit d'impôt qui était disponible au Québec, d'autres pays, comme les États-Unis, envisagent-ils ce modèle?

Quelle est la valeur nette de la contribution du gouvernement du Québec?

M. Jonathan Burke: Elle peut varier. Elle dépend de la situation financière du parc de véhicules, de la période d'amortissement du véhicule ou du parc, et de la façon dont les actifs sont amortis.

Je pense qu'une bonne approximation de la valeur de la déduction pour amortissement accéléré est de 20 000 \$ par camion. Il me semble que la subvention du MTQ est d'environ 15 000 \$ sous forme de mesures incitatives additionnelles pour l'achat du camion, pour un total d'environ 35 000 \$.

Mme Olivia Chow: Par camion?

M. Jonathan Burke: Effectivement.

Mme Olivia Chow: Au Québec.

M. Jonathan Burke: Oui.

Mme Olivia Chow: L'industrie tente-t-elle d'obtenir la même chose des gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique? Vous avez dit qu'ils l'appuyaient fortement. Est-ce une chose qu'envisage le gouvernement fédéral? Le gouvernement des États-Unis offre-t-il également un programme similaire pour ses camions?

M. Jonathan Burke: Pendant la récession, le gouvernement américain a instauré la dépréciation nulle du coût en capital ou l'amortissement accéléré pour stimuler l'achat de tous les camions, pas seulement ceux au gaz naturel. Aux États-Unis, un camion au gaz naturel n'offre aucun avantage par rapport à un camion diesel, mais un certain investissement a été stimulé dans l'industrie du camionnage.

Pour l'instant, je ne sais pas si la Colombie-Britannique et l'Alberta envisagent d'offrir une déduction pour amortissement accéléré. Aux États-Unis, il y a des exigences — actuellement fiscales — pour ce qu'on appelle « *pay fors* », c'est-à-dire une compensation correspondant à tout crédit spécifique accordé à une industrie. On y envisage d'accorder un crédit d'impôt sur votre impôt exigible — si vous êtes rentable et payez des impôts — jusqu'à concurrence de 64 000 \$ pour un camion au gaz naturel de la classe 8. Ce montant serait payé par le biais d'un prélèvement appliqué au gaz naturel acheté pour les camions. Il s'agirait donc d'un prélèvement à tarif dégressif sur le gaz naturel liquéfié; il serait ramené à zéro après cinq ans. À la fin de ces cinq ans, le prélèvement et le crédit d'impôt expireraient, lorsque l'industrie aurait atteint un niveau durable.

Pour l'industrie, le défi actuel, du point de vue des ventes, réside dans la faiblesse des volumes par rapport à ceux des véhicules diesel. Les coûts des camions au gaz naturel sont nettement supérieurs à ceux des camions diesel parce que le volume de production est considérablement inférieur à celui observé dans l'industrie du diesel. On s'attend à ce qu'aux États-Unis, avec l'arrivée de mesures incitatives sur cinq ans, l'industrie puisse atteindre des volumes assez significatifs pour réduire ses coûts et devenir durable.

● (0950)

Le président: Merci.

Monsieur Richards.

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

Je suis content que vous soyez ici aujourd'hui. Vos réponses sont très instructives et utiles, et je vous en remercie.

Je cherche constamment des moyens par lesquels le gouvernement pourrait aider à établir les conditions qui permettraient aux entreprises de réussir. Je constate souvent que certains facteurs, par exemple, certaines ententes commerciales sur lesquelles notre gouvernement a travaillé, aident des sociétés comme la vôtre à prospérer et à se développer tout en stimulant l'économie et en créant des emplois. Le commerce est certainement le domaine où l'on observe souvent les meilleurs résultats.

Je sais que nous avons déjà accompli beaucoup de travail. Le premier ministre est allé quelques fois en Chine, et nous travaillons à conclure d'éventuels accords commerciaux.

Dans son dernier rapport annuel, un de vos partenaires, Weichai Power, affirme détenir environ 40 p. 100 du marché des moteurs de poids lourds en Chine. Il me semble qu'il y a probablement là un grand potentiel de croissance et, évidemment, un grand potentiel sur ce marché.

Y a-t-il des obstacles à l'accroissement de vos possibilités commerciales avec la Chine que nous pourrions vous aider à surmonter d'une quelconque façon? Que pourrions-nous faire pour vous aider à prendre de l'expansion et à étendre votre marché?

M. Jonathan Burke: Tout d'abord, nous tenons à saluer les efforts que le gouvernement a déjà déployés pour éliminer certains des obstacles au commerce. Le commerce avec l'Asie et l'Europe représente une très importante part de notre succès. Par exemple, nous avons des partenariats avec la Corée et la Chine, et également avec de nombreux pays européens, et l'aplanissement de certains de ces obstacles au commerce a été essentiel au succès de ces partenariats. Nous vous en félicitons.

Notre défi en tant qu'organisation, c'est de savoir comment croître. Comment devons-nous gérer la croissance et faire croître l'organisation? Quant à savoir comment le gouvernement peut nous aider, il ne fait aucun doute que certaines missions commerciales ont été très valables. Mais nous sommes en Chine depuis maintenant assez longtemps pour y être assez bien établis. Nous avons un grand groupe d'employés à Pékin et à Weifang, où se trouve le siège social de Weichai.

Il est parfois bon que le gouvernement s'efforce d'éliminer les obstacles et d'améliorer la coopération entre nos grandes organisations. Nous appuyons certes toutes ses démarches en ce sens et nous espérons continuer d'y participer régulièrement.

Une fois les obstacles au commerce éliminés, un certain nombre des codes, lois et normes en vigueur, par exemple, aux États-Unis et au Canada constitueront notre plus grand défi. Nous avons

passablement harmonisé la réduction des gaz à effet de serre dus au camionnage. Même chose pour les normes d'émission, par exemple, mais plus nous harmoniserons nos normes en ce qui a trait à une bonne partie de la fabrication d'équipement, plus il sera facile de faire transiter des marchandises entre les États-Unis et le Canada.

Moins nous avons de travail à faire pour faire certifier un véhicule en Colombie-Britannique, par exemple... Après avoir réglé le problème dans les 50 États américains, il ne faudrait pas se voir obligés de respecter au Canada certains critères qui peuvent sembler déraisonnables...

M. Blake Richards: Je suis heureux de vous l'entendre dire. Vous appréciez, me semble-t-il, les efforts que nous faisons, en tant que gouvernement, pour éliminer certains de ces obstacles et ouvrir le marché. C'est un exemple de plus des succès que peuvent obtenir les entreprises lorsqu'un gouvernement crée les conditions de la réussite. Je suis très heureux de vous l'entendre dire.

Revenons maintenant, si vous le voulez bien, à l'Amérique du Nord. Il est clair qu'une grande partie de l'intérêt que suscitent actuellement les véhicules au gaz naturel est due au fait que les prix du gaz naturel ont baissé assez sensiblement. Ce carburant est, manifestement, plus économique aujourd'hui, mais je me demande dans quelle mesure le secteur conserverait sa rentabilité si le prix du gaz naturel augmentait beaucoup.

● (0955)

M. Jonathan Burke: Permettez-moi d'abord de dire que l'état des réserves atténue une grande partie des inquiétudes concernant une augmentation des prix. Cela dit, les responsables du secteur estiment effectivement qu'en Amérique du Nord le prix du gaz naturel est tellement bas que la situation ne va peut-être pas durer.

Ce qu'il convient, par contre, de retenir au sujet du prix du gaz naturel vis-à-vis du prix de produits du pétrole, c'est que le rapport entre les coûts de production et le prix de distribution, c'est-à-dire le prix du carburant au moment où il alimente les réservoirs d'un véhicule, correspond à un pourcentage beaucoup plus faible que le coût de production du pétrole par rapport au prix d'un litre d'essence ou de carburant diesel. C'est dire que si le prix du gaz naturel doublait, le prix du carburant livré aux camionneurs ou à l'automobiliste ne doublerait pas. Il n'existe pas le même rapport entre les coûts de production et le prix de vente, car le coût du transport compte pour beaucoup dans le prix de vente. On pourrait donc voir le prix du gaz naturel atteindre quatre ou cinq dollars sans qu'augmente beaucoup le prix du gaz naturel livré au camionneur ou à l'automobiliste. Cela est simplement dû au fait que le coût de production de la marchandise compte pour moins dans le prix payé par le consommateur.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Merci, monsieur Burke, d'être parmi nous ce matin. J'aimerais profiter de votre expertise pendant les quelques minutes qui me sont accordées.

Un peu plus tôt, lors de votre présentation, vous avez dit que votre groupe était un leader en matière de carburants de remplacement. Vous avez mentionné l'électricité, le gaz naturel et l'hydrogène. La discussion a porté sur le gaz, évidemment.

Pourriez-vous m'éclairer un peu sur l'hydrogène? Plusieurs prétendent que l'hydrogène est vraiment l'énergie de l'avenir. Selon mes informations, vous auriez même mis au point une technologie qui permettrait d'alimenter un moteur à l'hydrogène.

Mes informations sont-elles exactes? Si oui, quand le moteur à hydrogène serait-il prêt? Pourriez-vous me donner un ordre de grandeur? Parle-t-on de 10 ans, de 20 ans?

[Traduction]

M. Jonathan Burke: Merci.

Nous avons beaucoup travaillé sur l'hydrogène. Nous avons développé, pour les autobus de Vancouver, en Colombie-Britannique, un mélange d'hydrogène et de gaz naturel. Nous avons mélangé au gaz naturel une certaine quantité d'hydrogène afin d'améliorer la combustion, mais il s'agit encore d'un moteur à bougie. En collaboration avec BMW et Ford, nous avons également réussi à faire marcher à l'hydrogène des moteurs à combustion interne, je dis bien des moteurs à combustion interne et non des piles à combustible.

Pour ce qui est de l'hydrogène employé comme combustible, les difficultés se situent au niveau de l'infrastructure, de l'approvisionnement en carburant et des coûts de production. Il n'est pas actuellement rentable de mettre en circulation de nombreux véhicules à hydrogène, si ce n'est en utilisant de l'hydrogène produit à partir de déchets ou de sources d'émissions fugitives. C'est ce que dit l'étude que nous avons effectuée. Cela dit, l'hydrogène est, selon nous, promis à un bel avenir dès que nous serons en mesure de le produire en quantité suffisante pour alimenter le secteur automobile.

L'avantage que le gaz naturel présente actuellement c'est que la production permet d'équilibrer la baisse de la consommation de pétrole. L'hydrogène ne présente pas actuellement le même avantage, et il en sera ainsi tant que nous n'aurons pas trouvé le moyen de le produire de manière économique et écoénergétique. Il provient actuellement de deux sources, l'électrolyse de l'eau, et le fractionnement de molécules de gaz naturel, ce qu'on appelle le « reformage ». Ces deux procédés sont coûteux et énergivores.

Nous ne travaillons pas sur les cellules à carburant, mais seulement sur les moteurs à combustion interne. Nous avons réussi à fabriquer des injecteurs très efficaces qui permettent d'introduire de l'hydrogène dans un moteur à combustion interne, avec un taux d'émissions extrêmement satisfaisant et de très bonnes performances.

• (1000)

[Français]

M. Robert Aubin: Vous n'avez pas répondu à ma question sur l'échéance. Pourriez-vous me dire si la technologie au gaz serait l'intermédiaire nécessaire entre la combustion du pétrole qu'on connaît actuellement et la production de véhicules à hydrogène?

[Traduction]

M. Jonathan Burke: C'est possible, mais je ne suis pas en mesure de dire quand. On connaît depuis assez longtemps déjà les possibilités de l'hydrogène, mais ce produit n'arrive pas à démarrer, et à faire ses preuves en dehors de projets de petite envergure. Il se peut que l'on découvre, peut-être dans une université, un meilleur moyen de rentabiliser la production d'hydrogène destinée à la consommation.

Il est clair que des entreprises canadiennes telles que Ballard Power et Hydrogenics ont fait d'énormes progrès, et ont réussi à abaisser le coût des cellules à combustible, au point où leur prix est tout à fait compétitif. La prochaine étape consiste à réunir les équipements nécessaires à bord d'un véhicule dont le prix ne décourage pas le consommateur.

[Français]

M. Robert Aubin: Dans une éventuelle flotte de véhicules au gaz naturel pour M. et Mme Tout-le-Monde, à combien de temps évaluez-vous nos réserves en gaz? Est-ce qu'on parle de réserves de gaz naturel de source conventionnelle, ou doit-on aussi exploiter les gaz de schiste?

[Traduction]

M. Jonathan Burke: Je pense qu'au cours des prochaines décennies, on produira au Canada du gaz naturel provenant de diverses sources. Il y a le gaz naturel classique. Il y a également ce qu'on appelle le gaz de formation imperméable, ou méthane de houille, par exemple, que l'on trouve à la frontière entre l'Alberta et la Colombie-Britannique, dans une région appelée Montney. Et puis, il y a également le gaz de schiste. Il y a en outre, au Canada, de très importantes sources de gaz naturel renouvelable, couramment appelé biogaz, provenant de déchets enfouis, de fermes laitières et d'autres sources renouvelables. Il y a donc tout un éventail de sources de gaz naturel pouvant alimenter les transports. Il n'y a pas qu'une seule source, comme le gaz de schiste. Le gaz naturel proviendra de tout un éventail de sources.

Nous avons déjà, au Canada, des installations permettant de produire du biogaz, à partir, par exemple, des usines de traitement des eaux usées. Ce gaz peut être réinjecté dans le réseau de gazoducs et vendu au consommateur.

Il y a même, aux États-Unis, des fermes laitières qui recueillent le méthane provenant des sources que vous pouvez imaginer, qui l'entreposent et qui s'en servent, après une légère purification, pour propulser leurs véhicules. Cela forme un cercle vertueux.

Un peu à l'extérieur de San Francisco, Waste Management exploite un parc de camions qui servent à transporter les ordures vers une déchèterie. Le méthane que produisent les déchets est recueilli, débarrassé de certaines impuretés et utilisé pour propulser les bennes à ordures. Nulle part dans ce cycle a-t-on recours à un gaz naturel fossile.

C'est dire qu'il existe toute une gamme de solutions possibles. En Scandinavie, depuis plus de 10 ans, on extrait du biogaz de divers types de déchets. Des technologies commerciales qui ont fait leurs preuves permettent désormais d'extraire du biogaz ou du gaz naturel renouvelable de toute une série de sources telles que les déchets agricoles, les résidus forestiers, et divers autres types de déchets, organiques ou non.

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

Le président: À Brandon, il y a un autobus qui utilise comme carburant l'huile à friture. En passant, l'autobus dégage une odeur de frites. J'imagine mal, cependant, l'odeur que peut dégager un véhicule au méthane.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Je vous remercie de ce que vous venez de dire en guise d'introduction.

J'aurais une question à poser au sujet de la réglementation. Plusieurs partisans du gaz naturel nous ont dit qu'il existe, tant entre provinces qu'entre le Canada et les États-Unis, une certaine incompatibilité réglementaire qui fait obstacle à la libre-circulation de marchandises acheminées à bord de ce type de véhicules. D'abord, est-ce effectivement le cas? Et puis, pourriez-vous nous résumer les mesures qu'il conviendrait de prendre pour régler la situation?

M. Jonathan Burke: Volontiers. Je n'ai aucune connaissance précise du dossier et je ne suis pas en mesure de vous citer un problème spécifique, mais, par exemple, les exigences concernant les essais de collision sont différentes ici de celles en vigueur aux États-Unis. C'est ainsi que la compagnie Honda Motor fabrique aux États-Unis une voiture au gaz naturel qui, depuis sept ans, est considérée par une des grandes organisations normatives, comme la voiture la moins polluante d'Amérique du Nord.

• (1005)

M. Pierre Poilievre: S'agit-il de la Honda Civic?

M. Jonathan Burke: Il s'agit d'une Honda Civic, mais qui est, dès le départ, un véhicule au gaz naturel. C'est la Honda Civic GX.

M. Pierre Poilievre: Est-elle vendue au Canada?

M. Jonathan Burke: Non, elle n'est pas vendue au Canada.

M. Pierre Poilievre: Pourquoi?

M. Jonathan Burke: En raison de certains obstacles dont Honda m'a fait part — je ne peux pas parler au nom de Honda — d'obstacles, dis-je, qui empêchent Honda d'introduire ce véhicule au Canada sans faire des investissements considérables.

M. Pierre Poilievre: Vous parlez d'obstacles réglementaires?

M. Jonathan Burke: Il semble que oui, mais je crois que s'ajoutent à cela des coûts de commercialisation. Je n'en suis pas sûr, et ne saurais, sur ce point, me prononcer au nom de Honda.

Je sais qu'il y a des organisations qui, par le biais de ce qu'on appelle le marché gris, ont fait venir au Canada des Honda Civic GX, et les ont fait immatriculer. Cela étant, ils n'ont pas accès aux services d'un concessionnaire. On ne peut donc pas dire que le marché nord-américain est harmonisé et qu'il suffit d'installer une citerne dans son garage et de se rendre chez un concessionnaire Honda pour acheter cette voiture. On ne peut pas, actuellement, se procurer une voiture de ce modèle.

Nos véhicules Ford F-250/F-350, fabriqués aux États-Unis, suivent actuellement le processus réglementaire en vue de leur homologation au Canada. La réglementation canadienne est différente de l'américaine.

M. Pierre Poilievre: C'est dire que l'harmonisation des procédures vous serait utile.

M. Jonathan Burke: Oh oui, cela nous serait en effet très utile.

M. Pierre Poilievre: En ce qui concerne maintenant les points et corridors de ravitaillement, ces corridors sont-ils actuellement approvisionnés par camion ou par gazoduc?

M. Jonathan Burke: Ils sont presque exclusivement approvisionnés par camion, comme c'est le cas pour le carburant diesel. Il s'agit d'une chaîne de valeur presque identique à celle du carburant diesel, puisque dans ce cas, il s'agit d'une raffinerie, et dans le cas du gaz naturel d'une usine de liquéfaction, reliée à un gazoduc d'envergure. Le gaz naturel est liquéfié, c'est-à-dire refroidi afin de le transformer en liquide et chargé à bord de camions. À l'usine de Gaz Métro, dans l'est de Montréal, le gaz est chargé à bord d'un camion qui le livre à Boucherville pour alimenter la citerne du poste

de ravitaillement, puis qui se rend à Mississauga, avant de rentrer à l'usine de liquéfaction pour prendre une nouvelle cargaison.

M. Pierre Poilievre: La liquéfaction peut-elle se faire au poste de ravitaillement?

M. Jonathan Burke: Oui, c'est possible. Il existe de petites entreprises de liquéfaction qui fonctionnent à une échelle beaucoup plus réduite que celle de l'usine de Gaz Métro à Montréal. Les opérations à petite échelle sont cependant moins rentables et moins efficaces. Plus l'usine est grande, plus elle est efficace et écoénergétique.

M. Pierre Poilievre: Je vois. Si, par exemple, les stations-service d'Ottawa souhaitent assurer un ravitaillement en gaz naturel, on ne peut sans doute pas envisager qu'elles s'alimentent à même le réseau de gazoducs qui achemine le gaz qui sert à chauffer nos maisons.

M. Jonathan Burke: Non, cela pourrait très bien se faire pour les automobiles, voire pour les autobus.

M. Pierre Poilievre: Je vois, parce que le gaz peut alors être comprimé.

M. Jonathan Burke: C'est exact. Plusieurs entreprises sont spécialisées en cela. Une entreprise canadienne très connue, qui a été rachetée par une société américaine, mais dont le siège est à Chilliwack, en Colombie-Britannique, IMW Industries, est un des chefs de file mondiaux des postes de ravitaillement en gaz naturel. Elle exploite des petits postes, équipés d'une seule citerne, mais également de vastes stations d'approvisionnement à l'intention des parcs de camions à ordures, ou des véhicules de transport en commun, chaque poste comportant plusieurs points d'alimentation. Ces postes peuvent, comme ceux qui alimentent les maisons particulières, être reliés à un gazoduc.

M. Pierre Poilievre: C'est donc dire que l'on pourrait avoir, dans une ville de taille moyenne, des postes d'approvisionnement qui n'auraient pas eux-mêmes à être alimentés par camion? Ils pourraient simplement être branchés sur un gazoduc.

M. Jonathan Burke: Oui, dans la mesure bien sûr où le gazoduc a une capacité suffisante, et c'est à ce niveau-là que se posent les difficultés. En effet, de nombreux gazoducs souterrains n'ont pas une capacité suffisante pour répondre aux besoins d'un poste de ravitaillement en carburant. Cela ne veut pas dire, cependant, qu'à Ottawa, par exemple, les postes de ravitaillement ne pourraient pas être reliés à des gazoducs ayant une capacité suffisante.

M. Pierre Poilievre: Quelles seraient, selon vous, les trois choses que nous pourrions faire pour permettre à votre entreprise de diffuser plus largement cette technologie?

M. Jonathan Burke: Ce qui serait très utile, c'est l'harmonisation des codes et des normes entre les divers ressorts. Une deuxième chose serait que le gouvernement soutienne énergiquement le recours à des carburants de substitution en demandant aux organismes gouvernementaux chargés d'encourager le consommateur à recourir à ce type de carburant de faire preuve d'un plus grand dynamisme dans la promotion des diverses solutions qui s'offrent à nous.

M. Pierre Poilievre: Par une meilleure information et...

M. Jonathan Burke: Oui, par l'information et aussi, par une intervention directe.

Et puis, en dernier lieu, il est clair que ce qui nous serait utile c'est un programme d'incitatifs à court terme, comme celui qui a été institué aux États-Unis pour encourager certaines industries à adopter cette technologie.

•(1010)

M. Pierre Poilievre: Il existe une méthode qui n'entraîne aucun coût, c'est la déduction pour amortissement qui n'est pas une réduction d'impôt, mais simplement un report de l'impôt. En effet, les entreprises finissent par payer les impôts, mais plus tard. Cela leur permet de bénéficier au départ du montant déductible aux fins de l'impôt, les déductions ultérieures étant réduites d'autant.

M. Jonathan Burke: Exactement.

M. Pierre Poilievre: La possibilité de reporter le paiement de l'impôt stimulerait-il votre secteur?

M. Jonathan Burke: Je pense qu'une telle mesure nous serait très utile.

Le président: Je vous remercie.

Vous avez parlé de la distribution de véhicules Honda au Canada. Je dois dire que d'après ce que j'ai pu constater, ce sont souvent les fabricants qui apportent aux véhicules des modifications techniques qui font obstacle à leur vente dans certains pays. J'ai été concessionnaire automobile, installé tout près de la frontière, et il m'était impossible de vendre des voitures aux États-Unis en raison d'un détail technique qui soulevait une foule de problèmes. La question a été réglée, mais il est clair que nous nous trouvons maintenant devant une nouvelle technologie qui va exiger de nouvelles mesures.

M. Jonathan Burke: D'après moi, la question concernant la Honda Civic devrait être adressée directement à Honda. Je ne fais que répéter ce que m'ont dit plusieurs entreprises de distribution de gaz qui ont dû se procurer de tels véhicules sur ce qu'on appelle le marché gris.

Le président: Oui, tout à fait.

Madame Michaud, soyez la bienvenue.

Mme Éloïse Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Merci.

Je vous remercie de votre exposé.

Il ne m'est pas souvent donné de siéger à ce comité, et je trouve cela d'autant plus intéressant, qu'au Québec on s'intéresse beaucoup au gaz naturel, essentiellement peut-être en raison du dossier du gaz de schiste, mais on parle beaucoup de cela dans notre province. Il est intéressant d'entendre un autre point de vue.

Lors de votre exposé, vous nous avez dit que la plupart, sinon toutes vos activités de R-D ont lieu aux États-Unis. Est-ce exact?

M. Jonathan Burke: Non. La plupart de nos investissements en matière de R-D, sont faits au Canada, où travaillent par ailleurs la majorité de nos employés affectés à cette activité.

Mme Éloïse Michaud: Ah bon.

M. Jonathan Burke: Ce qui se passe, c'est que nous menons dans divers pays des activités de R-D avec nos partenaires, qu'il s'agisse de Volvo, en Suède, ou de Weichai en Chine. Nous menons effectivement des activités de R-D dans ces autres pays, ainsi qu'aux États-Unis, mais c'est au Canada qu'a lieu le gros de nos activités en ce domaine.

Mme Éloïse Michaud: Bon. Très bien.

Je me suis particulièrement intéressée à ce que vous avez dit au sujet du biogaz, cette source d'énergie renouvelable. Quelle partie de vos recherches porte sur ces énergies renouvelables?

M. Jonathan Burke: Étant donné que nous vantons ce produit tant en raison de ses avantages économiques que de ses avantages sur le plan de l'environnement, nous avons beaucoup fait pour que

nos moteurs correspondent également aux exigences minimums des producteurs de biogaz.

Ainsi, tous nos moteurs peuvent être alimentés au biogaz et, dans la mesure, à la sortie du gicleur, le carburant répond à certaines normes minimums, nos véhicules peuvent être alimentés au biogaz. C'est un aspect important de notre production dans des endroits tels que la Californie, où l'on s'intéresse particulièrement au biogaz et au gaz naturel renouvelable en raison de normes dictant l'emploi de carburants à faible teneur en carbone. Nous avons fait beaucoup pour que les moteurs et les systèmes destinés à équiper les véhicules puissent, comme l'exige la réglementation en vigueur, fonctionner au biogaz.

Mme Éloïse Michaud: Y a-t-il une différence de coût entre le gaz provenant de sources traditionnelles et le biogaz?

M. Jonathan Burke: Cela dépend. Ainsi, dans certains ressorts, il peut être moins onéreux d'utiliser le biogaz en raison des coûts qu'entraînent les émissions fugaces du méthane. Tout dépend de la valeur totale d'un projet.

Si, par exemple, vous exploitez, en Californie, une grande décharge, vous allez devoir payer pour compenser vos émissions de méthane. Compte tenu des sommes à verser pour les émissions de méthanes et pour leur captage, il peut être plus économique de payer le prix du carburant diesel que de recourir à une autre solution.

Mme Éloïse Michaud: Quelle est, selon vous, la situation du biogaz au Canada?

•(1015)

M. Jonathan Burke: Je ne suis pas très au courant des activités en amont. La question devrait plutôt être posée aux producteurs de biogaz, à Gaz Métro, par exemple, ou à FortisBC ou à une autre entreprise de distribution de gaz.

Je peux dire, cependant, que la réinjection de biogaz dans les gazoducs acheminant le gaz naturel pose un certain nombre de problèmes, mais je pense que ceux-ci sont en cours de règlement, essentiellement au niveau provincial et dans le cadre des organismes dont relèvent les grands services publics.

D'après moi, l'utilisation du biogaz est largement acceptée et ne soulève guère d'objection. Je ne pense pas non plus qu'au niveau fédéral l'utilisation du biogaz ait soulevé de problèmes réglementaires.

Mme Éloïse Michaud: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Deux minutes.

Mme Éloïse Michaud: Mon collègue a brièvement évoqué la question du gaz de schiste. Selon vous, compte tenu de l'état actuel du marché, quel pourrait être, au cours des quelques années à venir, l'ampleur du marché du gaz de schiste?

M. Jonathan Burke: Je ne saurais prédire quel sera, au juste, le gaz utilisé pour propulser les véhicules. On ne sait pas trop, mais les gaz non classiques, dont le gaz de schiste, et le gaz de formation imperméable et d'autres nouveaux gaz ont acquis une plus grande part du marché.

Je ne peux pas vous dire comment se répartira le marché étant donné qu'en Amérique du Nord, nous disposons de plusieurs sources de gaz naturel. Par ailleurs, nous en importons par des terminaux à GNL. Nous en obtenons également de sources classiques, dans le nord de l'Alberta, par exemple, ou dans d'autres régions. Il est donc difficile de connaître la provenance précise des molécules alimentant un véhicule.

Mme Éloïse Michaud: Bon. C'est dire qu'aucun de ces types de gaz naturel ne pose de problèmes particuliers à votre secteur d'activité...?

M. Jonathan Burke: Non, ce n'est pas actuellement le cas. Tous les six mois nous procédons à une évaluation de l'empreinte du gaz naturel en amont, car de nombreux travaux de recherche et de nombreux articles de presse concernent les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'utilisation des nouveaux gaz.

En collaboration avec le Département américain de l'énergie et Ressources naturelles Canada, nous procédons à une étude scientifique des modèles retenus pour calculer quelle est, au moment où est alimenté le véhicule, l'empreinte du carburant utilisé du point de vue des émissions de gaz à effet de serre. Nous n'avons, en ce qui concerne l'empreinte en amont, constaté aucun changement radical de nature à augmenter les émissions de gaz à effet de serre au niveau du tuyau d'échappement. Les émissions de gaz à effet de serre produites par un véhicule le sont pour la plupart à la phase de combustion. Une fois le réservoir du véhicule rempli, les émissions de gaz à effet de serre proviennent essentiellement de la combustion.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président. Je tiens également à remercier notre invité de sa présence ici.

Je dois dire qu'en ce qui concerne les émissions de méthane, j'en sais maintenant plus que je ne voulais en savoir. Je ne sais pas s'il convient de parler de « bovin-énergie » ou de « porcino-énergie ».

Vous me pardonnerez, mais je viens de la ville. C'est, par sa taille, la dixième ville du Canada, mais on ne pratique pas l'agriculture dans ma circonscription, même si nous lui sommes tous redevables.

Je reconnais volontiers qu'il s'agit d'une énergie renouvelable, mais peut-on considérer ces émissions de méthane comme une source durable et légitime d'énergie?

M. Jonathan Burke: Vous voulez parler de biogaz?

M. Ed Holder: Oui.

M. Jonathan Burke: Eh bien, c'est une source tout à fait durable puisqu'elle est renouvelable et aisément accessible. L'énergie provient des décharges, des usines de traitement des eaux usées ou de fermes laitières où ces émissions sont déjà concentrées, et dans de nombreux cas, obligatoirement captées. Pour ce qui est des autres sources possibles, si l'on envisage de gazéifier d'autres types de déchets, il est plus difficile de savoir la place que cela pourra occuper sur le marché.

Au fur et à mesure, cependant, que les prix de l'énergie augmentent, les forces qui orientent le marché vont de plus en plus nous pousser à la recherche de ces autres sources d'énergie qui, aujourd'hui, paraissent inaccessibles. Il y a 15 ou 20 ans, le captage du méthane provenant d'une ferme laitière semblait impossible, et pourtant, aujourd'hui, il est rentable d'utiliser ce gaz pour alimenter un véhicule.

M. Ed Holder: C'est remarquable. Je me suis beaucoup intéressé à ce que le président a dit au sujet de l'énergie provenant des frites. Je me demande si l'on ne pourrait pas tirer parti du personnel politique qui s'active sur la Colline parlementaire. Tout compte fait, et je dis cela en toute déférence, il y a peut-être davantage de paroles en l'air que de gaz naturel.

Je me penchais sur la description des activités de Westport, et je constate que cette entreprise est entièrement orientée vers l'automobile, que ce soit au niveau de la conception technique, des technologies du gaz naturel destinées à alimenter en partie de gros moteurs diesel, ou de la construction de moteurs pouvant utiliser divers carburants de substitution.

Avez-vous envisagé d'appliquer votre technologie aux entreprises industrielles? Nous pensons, naturellement, à la propulsion des véhicules et c'est logique, mais j'estime qu'un tel usage est peut-être limité, notamment par le nombre de points d'approvisionnement, et j'y reviendrai d'ailleurs un peu plus tard. Mais vos technologies peuvent-elles être appliquées au fonctionnement des entreprises? Cela me semble correspondre à une évolution naturelle.

Vous intéressez-vous à ce marché? Sinon, pourquoi pas?

M. Jonathan Burke: Nous avons, par le passé, envisagé la production d'énergie électrique. Nous avons notamment lancé un projet dans le cadre duquel, au Manitoba, nous avons étudié les possibilités de produire de l'énergie électrique avec un très gros moteur basé sur notre technologie. L'essai a été tout à fait concluant. C'était à une époque où de nombreux spécialistes de l'énergie pensaient que l'Amérique du Nord allait bientôt épuiser ses réserves de gaz naturel et nous avons par conséquent mis un terme à nos efforts.

Depuis lors, il y a, en Amérique du Nord, et dans d'autres pays, dont l'Australie, des entreprises qui ont réussi à produire du courant localement en utilisant du gaz naturel liquéfié ou du gaz naturel provenant d'un gazoduc. Cela suppose, bien sûr, que l'on entend produire localement, bien sûr, si vous entendez produire localement du courant électrique au moyen d'un gros moteur à combustion interne alimenté au gaz naturel. Quel sera le coût de l'électricité ainsi produite? Je crois savoir que dans certains pays, où l'électricité coûte très cher, notamment dans les pays où elle est produite par des usines alimentées au diesel, il est, économiquement, intéressant de passer au gaz naturel. Le prix de l'électricité distribuée sur le réseau peut, cependant être très compétitif et il n'est pas nécessairement rentable de se débrancher du réseau pour s'alimenter en courant produit au moyen d'un carburant de substitution.

Cela dit, en raison du développement de systèmes de production d'énergie décentralisés pour l'extraction minière et autres types d'activités dans des zones éloignées, des compagnies telles que Caterpillar, Cummins, MTU et d'autres ont développé d'excellentes technologies et nous n'entendons pas pour l'heure tenter de les concurrencer. Il existe, en effet, d'excellents moteurs. Il y a, en Australie, des mines qui acheminent par camion, sur des distances de 1 000 kilomètres, du GNL pour alimenter les génératrices à gaz naturel du site minier.

• (1020)

M. Ed Holder: Par gazoduc?

M. Jonathan Burke: En général, le gaz est acheminé par camion, car les mines ne sont pas reliées par des gazoducs. Le coût de construction d'un gazoduc dépasse de très loin, en effet, les coûts d'exploitation d'un camion-citerne qui va, pendant 30 ans, faire l'aller-retour pour livrer du GNL.

M. Ed Holder: Et c'est efficace de procéder ainsi?

M. Jonathan Burke: Très. Il peut être effectivement très efficace d'acheminer du gaz naturel liquéfié par camion sur des distances de 500 ou 600 milles. Pendant plusieurs années, en Chine, on a vu acheminer par camion, sur une distance de presque 3 000 kilomètres, du gaz naturel liquéfié entre le nord-ouest de la Chine et le sud-est de la Chine, le coeur industriel du pays. Il s'agissait d'une sorte de gazoduc roulant. La construction d'un gazoduc aurait coûté trop cher et pris trop de temps et ils ont donc décidé d'acheminer le gaz naturel liquéfié par la route avec des convois comportant jusqu'à 400 camions.

M. Ed Holder: À terme, quelle sera la place du gaz naturel parmi les divers carburants disponibles? S'il vous fallait effectuer une prévision, disons sur 20 ans, quel serait, selon vous, le rôle du gaz naturel?

J'aurais un certain nombre de questions à vous poser au sujet de votre entreprise, mais j'aimerais d'abord obtenir une réponse sur ce point...

M. Jonathan Burke: Volontiers. D'après nous, le gaz naturel est appelé à jouer, en Amérique du Nord, le rôle que le diesel a joué au cours des années 1960 et 1970, alors que, jusque-là, les gros camions fonctionnaient tous à l'essence. Le moteur diesel fait alors son apparition et l'on constate qu'il est plus durable. Il est plus puissant et il consomme moins, mais il n'y avait pas encore les infrastructures nécessaires au ravitaillement en carburant.

Il a fallu 10 ou 15 ans avant que le moteur diesel soit adopté, et, aujourd'hui, 95 p. 100 de tous les camions gros porteurs de classe 8 qui circulent sur nos routes fonctionnent au diesel avec d'excellents résultats. Or, comme c'était le cas à l'époque, le prix du pétrole flambe et le gaz naturel occupe maintenant, en Amérique du Nord, et dans de nombreux autres pays, une place prédominante dans le bouquet énergétique.

M. Ed Holder: Il est clair qu'au cours des 18 derniers mois, on a constaté, dans le sud-ouest de l'Ontario, une augmentation très sensible du prix de l'essence.

Mais, pensez-vous que le prix du gaz naturel demeurera stable, au cours des 20 prochaines années, ou n'augmentera que légèrement...? J'ai cru comprendre de ce que vous disiez tout à l'heure, que l'extraction du gaz naturel est assez simple par rapport aux autres sources de combustible et, qu'en plus, il n'exige guère de raffinage. Comment envisagez-vous la stabilité des prix du gaz naturel?

M. Jonathan Burke: Je ne saurais prédire l'évolution des prix. Si je le pouvais, je ne serais sans doute pas ici, mais je coulerais des jours paisibles quelque part dans les Antilles. Cela dit, le prix devrait, d'après moi, demeurer assez stable. J'estime qu'en Amérique du Nord les approvisionnements sont assurés. On trouve en effet des gisements dans diverses régions du continent. Il y en a en Pennsylvanie, dans l'Ohio, au Dakota du Nord, en Colombie-Britannique, en Alberta, c'est dire qu'on dispose de sources assez diverses d'approvisionnement.

Il existe en outre tout un éventail de nouvelles méthodes d'extraction. Je pense donc que dans un avenir prévisible, les prix vont demeurer stables. Je souhaiterais, cependant, qu'ils augmentent tout de même un peu, afin de permettre au secteur de prospérer.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Adler.

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

Je vous remercie de votre présence. Vous avez une excellente maîtrise de ce dossier. Je suis content de l'occasion que nous avons de vous entendre.

En quelle année Westport a-t-elle été fondée?

• (1025)

M. Jonathan Burke: En 1995.

M. Mark Adler: Qui a lancé l'entreprise?

M. Jonathan Burke: Il y a deux cofondateurs, Phil Hill, professeur de génie mécanique à l'Université de la Colombie-Britannique et David Demers, son associé.

M. Mark Adler: L'entreprise a donc été fondée par ces deux hommes. À quelle époque a-t-elle émis ses premières actions?

M. Jonathan Burke: Le 1^{er} avril 1996.

M. Mark Adler: L'année suivante, donc.

M. Jonathan Burke: La compagnie a été cotée à la bourse de l'Alberta, car nous n'avions, hélas, pas pu obtenir le capital-risque nécessaire.

M. Mark Adler: Combien d'employés avait-elle à l'époque?

M. Jonathan Burke: La question mérite d'être posée. Je pense qu'au départ la compagnie comptait de 8 à 10 employés. Ils occupaient, au cours des quelques premières années, un petit laboratoire à l'Université de la Colombie-Britannique.

M. Mark Adler: Combien d'employés l'entreprise compte-t-elle actuellement?

M. Jonathan Burke: Il y en avait, le 30 avril 2012, 871.

M. Mark Adler: À combien s'élève le revenu brut de l'entreprise?

M. Jonathan Burke: À 264,7 millions de dollars pour l'exercice 2011, en progression par rapport à 144,4 millions de dollars pour l'exercice 2010. Cela donne, sur les cinq dernières années, un taux de croissance annuel composé d'environ 32 p. 100.

M. Mark Adler: Intéressant.

Il s'agit donc d'une grande réussite canadienne.

M. Jonathan Burke: Oui, et l'entreprise a essaimé grâce à l'action du bureau de liaison avec l'industrie de l'université. Les brevets étaient détenus par l'Université de la Colombie-Britannique qui les a cédés à l'entreprise.

M. Mark Adler: L'université a pu donc en retirer un avantage financier. Continue-t-elle de toucher un pourcentage des...?

M. Jonathan Burke: Nous continuons à travailler en coopération avec l'université. Je ne connais pas les détails précis des liens que nous entretenons avec l'Université de la Colombie-Britannique, mais nous continuons à collaborer étroitement avec elle, et à y financer certains travaux de recherche.

M. Mark Adler: À quelle époque avez-vous rejoint l'entreprise?

M. Jonathan Burke: Au début de 2006.

M. Mark Adler: Votre expérience professionnelle était-elle en ce même domaine?

M. Jonathan Burke: Non, je travaillais déjà dans le domaine de la technologie, mais pendant les cinq années précédentes, j'étais en biotechnologie.

M. Mark Adler: L'entreprise détient un certain nombre de brevets, dont certains en instance. Le Parlement est actuellement saisi d'un projet de loi, la Loi sur la modernisation du droit d'auteur, texte qui doit aligner notre régime de la propriété intellectuelle sur les nouvelles exigences.

Le régime actuel vous a-t-il occasionné des problèmes ou des difficultés particulières? Êtes-vous au courant du projet de loi C-11, et pensez-vous qu'il puisse régler certaines de vos difficultés?

M. Jonathan Burke: Je ne peux pas vous répondre de manière précise sur les difficultés qui peuvent découler, au Canada, du régime de protection de la propriété intellectuelle. En ce domaine, nous faisons surtout porter notre attention sur le reste du monde, essentiellement sur les pays où nous savons que nos brevets risquent d'être attaqués. Il est bien évident, par contre, que nous déposons également des brevets au Canada.

La gestion d'un portefeuille de brevets coûte cher et nous nous intéressons essentiellement aux pays où nos technologies pourraient être employées.

M. Mark Adler: Cela coûte effectivement cher.

Vous nous avez parlé tout à l'heure des partenariats que vous avez noués dans d'autres pays. Puis-je vous demander, de manière tout à fait générale, de quels pays il s'agit?

M. Jonathan Burke: Nous avons, par exemple, des bureaux en Australie. Nous venons récemment de racheter les avoirs d'une compagnie australienne.

Nous avons racheté deux compagnies en Italie. Nous avons donc des bureaux en Italie, ainsi qu'un nombre considérable d'employés.

Nous avons des bureaux à Lyon, en France.

Nous avons des bureaux à Göteborg, en Suède, dans une unité de production rattachée, à Göteborg également, à une usine de fabrication de voitures Volvo. Nous avons également noué des partenariats avec AB Volvo, le fabricant de camions.

Nous avons noué aussi des partenariats de développement avec Caterpillar. Nous avons des partenariats avec Electro-Motive. Il s'agit, là encore, d'un accord de développement.

Nous sommes en coentreprise avec Cummins, installée aux États-Unis. Nous avons également lancé une coentreprise avec Weichai Power, un conglomérat chinois.

Nous avons, dans le passé, eu en Inde des partenariats avec des compagnies telles que Tata, et d'autres encore, avec lesquelles nous continuons d'ailleurs à travailler.

Nous avons conclu, avec Delphi, des partenariats en matière de fabrication. Cette entreprise possède, comme nous, des unités de production au Mexique ainsi qu'en Argentine.

M. Mark Adler: J'ajouterais, à ce qu'a dit M. Richards, que les accords de libre-échange nous ont également été très utiles.

M. Jonathan Burke: Tout à fait.

M. Mark Adler: Si nous avions entouré le Canada de barrières tarifaires, comme certains voudraient que notre gouvernement le fasse, votre entreprise n'aurait pas pu se développer comme elle l'a fait.

M. Jonathan Burke: En un mot, si nous avions dû dépendre uniquement du marché canadien, nous n'aurions pas pu nous développer aussi rapidement. Cinquante pour cent de nos revenus proviennent d'Amérique du Nord, et plus précisément des États-Unis, l'autre moitié provenant de divers autres pays.

Le président: Merci. Il me faut...

M. Mark Adler: J'ajoute que votre entreprise est très avantagée par un taux d'imposition des sociétés de 15 p. 100. Cela vous a permis d'engager du personnel et de faire de gros investissements.

Une voix: Il n'a pas pu s'empêcher de le dire.

Des voix: Oh, oh!

• (1030)

M. Jonathan Burke: Oui.

M. Mark Adler: Je vous remercie. C'est tout ce que je voulais savoir.

Le président: Nous allons maintenant procéder à une nouvelle série de questions qui devront être brèves.

Monsieur Sullivan, vous avez la parole.

M. Mike Sullivan: Je ne vous ai posé aucune question à ce sujet, mais le CN et d'autres entreprises de chemin de fer sont manifestement très intéressés par cela. Nous avons accueilli des représentants du secteur du gaz naturel, des spécialistes des ventes qui nous ont dit actuellement travailler avec eux, mais qui n'ont pas été en mesure de préciser... Pourriez-vous nous dire quelques mots au sujet de votre...

M. Jonathan Burke: Tout cela est bien connu — il y a eu, à cet égard, deux communiqués de presse. Nous oeuvrons actuellement de concert avec le CN et Gaz Métro dans le cadre d'un programme en partie financé par Technologies du développement durable du Canada. Il s'agit, de concert avec le CN, de développer et de mettre à l'essai une locomotive transcontinentale au gaz naturel liquéfié.

M. Mike Sullivan: Quelle serait la taille du réservoir?

M. Jonathan Burke: Cela variera.

M. Mike Sullivan: J'imagine que cela va dépendre des distances à parcourir.

M. Jonathan Burke: Sans doute y aura-t-il un tender, ce qui nous ramènera un peu à l'époque des locomotives à charbon. Le carburant se trouvera à bord du tender, ce qui soulagera d'autant la locomotive. Le carburant chargé à bord du tender devrait permettre à la locomotive de faire l'aller-retour transcontinental.

M. Mike Sullivan: Très bien. Je vous remercie.

Le président: Nous passons maintenant la parole à M. Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Pour ce qui est, cependant, des voitures particulières, le consommateur aura au départ beaucoup de mal à opter pour un véhicule au gaz naturel vu le manque de points de ravitaillement. À moins, bien sûr, que le véhicule propulsé au gaz naturel puisse également marcher à l'essence.

Il y a, je pense, à Ottawa, deux ou trois points de distribution de gaz naturel. Je pourrais le plus souvent m'approvisionner là, mais si je devais partir pour le nord de l'Ontario, il faudrait que ma voiture puisse également s'alimenter à l'essence. C'est à cette condition-là que je pourrais opter pour un véhicule à gaz naturel.

Les voitures particulières que vous vendez en Europe, sont-elles des véhicules hybrides capables de consommer soit de l'essence soit du gaz naturel, ou simplement du gaz naturel?

M. Jonathan Burke: La plupart sont ce qu'on appelle des véhicules à moteur mixte. Ils passent facilement d'un carburant à l'autre, mais le carburant principal est toujours le gaz naturel. Les véhicules F-250/F-350 que Westport WiNG produit en coopération avec la compagnie Ford, seront équipés d'un moteur mixte. Cela veut dire qu'ils carburgeront essentiellement au gaz naturel, mais qu'en cas de besoin, lorsqu'ils ont épuisé le réservoir de gaz naturel, par exemple, ou lorsqu'ils veulent faire de plus longs trajets. Cela offre au consommateur une souplesse maximum.

M. Pierre Poilievre: On peut donc simplement se ravitailler en essence à une station-service. En va-t-il de même des véhicules faisant partie d'un parc de camions, qui pourraient aussi bien fonctionner au diesel qu'au gaz naturel.

M. Jonathan Burke: Ils sont en général conçus pour fonctionner exclusivement au gaz naturel. Les camions de Transport Robert peuvent, en cas de besoin, rouler au ralenti en ne consommant que du diesel, mais ces camions sont conçus et équipés pour fonctionner essentiellement au gaz naturel.

M. Pierre Poilievre: Vous disiez tout à l'heure que les règlements applicables au type de chambre à combustion équipant vos véhicules ont de particulier qu'ils s'appliquent à un moteur qui fonctionne au gaz naturel, certes, mais qui est également équipé d'un convertisseur catalytique à diesel.

M. Jonathan Burke: Aux termes de la réglementation qui leur est applicable, nos moteurs, qui sont à allumage par compression, doivent, tant par leur type que par leur taille, se conformer aux normes de l'EPA. On ne peut pas s'y soustraire.

M. Pierre Poilievre: Dans la mesure où nous tentons, de concert avec nos partenaires américains, afin d'harmoniser la réglementation, y a-t-il quelque chose que nous pourrions proposer à l'EPA afin de lever les obstacles que vous rencontrez à cet égard?

M. Jonathan Burke: Pour l'instant, non. Nous avons nous-mêmes collaboré avec l'EPA pour harmoniser les normes visant les véhicules à gaz naturel et je passe, à Washington, beaucoup de temps à discuter avec eux des normes applicables. En ce qui concerne la réglementation applicable aux gaz à effet de serre émis par les camions gros porteurs, nous avons un avantage très net, car le gaz naturel est bien moins polluant que le diesel. Cet avantage disparaîtra toutefois si nous ne continuons pas à développer notre produit, ce que nous sommes tout à fait décidés à faire. Nous pensons être en mesure d'égaliser et même de dépasser les progrès dont vont bénéficier, au cours des quelques prochaines années, les moteurs diesel. Nous voulons en effet conserver, au plan des émissions de gaz à effet de serre, un avantage sensible par rapport aux moteurs diesel.

• (1035)

Le président: Il me faut là vous interrompre.

J'aurais une simple question à poser. Dodge vient de sortir un véhicule à gaz naturel. Avez-vous collaboré à cela?

M. Jonathan Burke: Non, pas pour ce véhicule.

Le président: Mais le véhicule va tout de même pouvoir être alimenté au diesel, non?

M. Jonathan Burke: Non, ils ont développé leur propre moteur à bougie, alimenté au gaz naturel.

Le président: Je tiens à vous remercier du temps que vous nous avez consacré, ainsi que des éléments d'information que vous nous avez fournis. Je sais que certaines des suggestions que vous avez formulées seront reprises dans le cadre de notre rapport, et je vous en remercie.

Nous allons maintenant suspendre la séance pendant une minute afin de permettre à notre invité de prendre congé. Après cela, nous reviendrons à la motion.

• (1035)

_____ (Pause) _____

• (1040)

Le président: Nous reprenons donc nos délibérations.

Il nous reste en effet une question à régler étant donné qu'une motion a été présentée.

Avant de déposer la motion, je tiens à dire à nouveau au comité que, demain, nous sommes invités par l'Association des chemins de fer du Canada, à une séance d'information suivie d'un déjeuner. Cela aura lieu ici même à midi et j'espère que vous pourrez tous y assister.

Je rappelle également au comité que jeudi nous accueillerons des représentants de certaines entreprises de distribution de gaz. L'une d'entre elles nous parlera du programme de ravitaillement en carburant à domicile.

Nous allons maintenant passer à l'avis de motion déposée par M. Aubin, mais je crois savoir que la motion va être déposée par Mme Michaud.

[Français]

Mme Élane Michaud: Je suis heureuse de déposer cette motion. Si vous l'avez lue, vous constaterez qu'elle est très importante pour les municipalités, partout au pays. Comme vous le savez, l'aéronautique est un champ de compétence exclusivement fédérale. Par contre, les municipalités et les provinces ont des responsabilités propres sur le plan de l'aménagement du territoire, de la protection du territoire agricole ou encore de la planification municipale. C'est là qu'existe un certain conflit. Il se situe entre la Loi sur l'aéronautique actuelle et les compétences des municipalités et des provinces.

Comme vous le savez peut-être, j'ai été mise au fait de ce problème à la suite de la construction d'un aérodrome privé dans ma circonscription, Portneuf—Jacques-Cartier. En effet, dans la petite ville de Neuville, des promoteurs privés ont acheté certains terrains agricoles et ont décidé de construire un petit aérodrome pour des avions privés. Les citoyens sont opposés à cela et l'ont été depuis le départ, tout comme le conseil municipal. Le but de mon intervention est de démontrer que les municipalités ont les mains liées, car elles ne sont pas impliquées dans les processus d'implantation de l'aérodrome sur leur territoire. Les citoyens ne sont impliqués d'aucune façon non plus.

Dans ce cas, il y a quand même des considérations appréciables à Neuville. La piste est construite à 200 pieds à peine d'une maison. Les avions passent extrêmement près de là. La municipalité a tenté de prendre des moyens pour discuter avec les promoteurs et tenter d'en venir à des compromis. Il y a quand même eu des discussions.

Un protocole d'entente a été signé entre la municipalité et les promoteurs. Ce protocole avait comme objectif de régir les activités de l'aérodrome. Ils n'ont pas discuté de l'emplacement, mais il s'agit d'une entente conclue par la municipalité et les promoteurs. Certaines clauses demandent, entre autres, de réduire au maximum les survols au-dessus de la municipalité.

Personnellement, je demeure à Neuville, et je peux vous dire que ce n'est pas le cas. Le protocole d'entente ne suffit pas à réglementer les activités, même si les promoteurs ont pris des engagements. Les gens qui utilisent l'aérodrome présentement ne suivent pas nécessairement les règles. Il y a donc un problème flagrant pour les municipalités qui ne peuvent pas gérer leur territoire comme elles l'entendent. Les provinces ne peuvent pas non plus gérer l'exploitation du territoire et protéger les terres agricoles qui se font de plus en plus rares, avec l'agrandissement des villes.

Pour cette raison, j'aimerais que le comité se penche sur cette question. Je suis ouverte à des discussions pour tenter de satisfaire tous les partis. Cependant, il faut clairement apporter des changements à la Loi sur l'aéronautique pour aider les municipalités et les provinces à prendre leur juste place et exercer leurs compétences. Je crois que pour qu'une fédération fonctionne, il faut s'assurer que celle-ci est flexible et coopérative. Je crois qu'il y a un moyen d'harmoniser les champs de compétence de chacun pour s'assurer d'une pleine participation et d'un plein exercice des compétences de chaque palier de gouvernement. C'est ce que cette motion tente d'atteindre relativement à la Loi sur l'aéronautique.

J'appuie cette motion et je vous invite à en faire de même. Je souhaite qu'on puisse en discuter et, peut-être, apporter des changements importants à la Loi sur l'aéronautique pour aider les municipalités canadiennes. En effet, ce n'est pas seulement à Neuville que cela se passe. En fait, la Fédération canadienne des municipalités va aborder cette question lors de son congrès à Saskatoon, en juin. Il est clair que cet enjeu préoccupe beaucoup les municipalités partout au Canada et, peut-être, vos concitoyens aussi. C'est la raison pour laquelle je la soumets au comité.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Je vais d'abord passer la parole à M. Poilievre, puis à Mme Chow.

M. Pierre Poilievre: Le problème que pose cette motion est qu'au Canada tout le monde voudrait que les aéroports soient installés dans la municipalité d'à côté. Si nous reconnaissons aux municipalités le droit de s'opposer à la construction d'un aéroport, tous les conseils municipaux passeraient à l'unanimité des résolutions en faveur de la construction, mais chez le voisin.

Malheureusement, nous ne pouvons pas nous prononcer en ce sens, car nous condamnerions l'aviation civile à l'immobilité. Cela serait néfaste non seulement au niveau de l'emploi et du développement économique, mais cela nuirait à notre prospérité à long terme.

Je vous remercie.

Le président: Madame Chow.

Mme Olivia Chow: Je n'hésite aucunement à évoquer la question, et peut-être même à amender la motion pour qu'elle précise que les municipalités n'ont pas le droit de dire non, mais il faudrait pour cela engager avec les municipalités et les gouvernements provinciaux une consultation. Cette partie de la motion me paraît utile.

Je propose donc une motion d'amendement... Nous pourrions supprimer une partie de la motion, mais je crois entendre retentir la sonnerie, car nous allons devoir aller voter.

Le président: Plusieurs personnes ont encore à intervenir.

Mme Olivia Chow: Ah, bon, le vote n'est pas pour tout de suite. Bien.

Je me demande si, dans la mesure où d'autres personnes ont encore à intervenir, nous ne pourrions pas remettre cela à jeudi, afin de préciser ou de modifier les motions dans un sens qui les rendra plus acceptables, car d'après moi, rien ne s'y oppose... Le gouvernement fédéral a dit que la question ne relève pas vraiment de lui, étant donné qu'il s'agit d'un aéroport à but non lucratif. Les provinces n'ont pas leur mot à dire, et ces petits aéroports ne relèvent d'aucune politique d'aménagement du territoire. Je ne parle pas, bien sûr, de l'aéroport international Lester B. Pearson, ou d'un des autres grands aéroports, mais de ces aéroports à but non lucratif qui ne relèvent en fait de personne. Il semblerait, à cet égard, que les politiques applicables comportent en cela une lacune. Personne ne semble en être responsable, ni le gouvernement fédéral, ni le gouvernement provincial, ni même un gouvernement municipal.

À moins que d'autres orateurs soient inscrits, je propose donc de reporter à jeudi l'examen de la motion.

●(1045)

Le président: Je ne sais pas très bien si vous proposez un amendement ou... Maintenant que la motion a été déposée, elle peut effectivement être examinée lors de notre séance prochaine, ou de toute séance ultérieure.

Monsieur Holder, vous souhaitez invoquer le Règlement?

M. Ed Holder: Pourrions-nous mettre la motion aux voix?

Le président: Plusieurs autres orateurs sont inscrits.

M. Ed Holder: Ne pourraient-ils pas se raviser, afin que nous réglions cela aujourd'hui.

Le président: Monsieur Coderre souhaite intervenir.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, il est 10 h 45 et j'ai beaucoup de choses à dire sur ce dossier que je connais bien. Le problème, c'est que le ministre n'applique pas la loi qui existe déjà. Donc, j'aurai des choses à dire à la prochaine rencontre.

[Traduction]

Le président: Étant donné que la sonnerie retentit, je vais lever la séance en rappelant encore une fois aux membres du comité que l'Association des chemins de fer nous convie demain à un déjeuner spécial. J'espère que vous n'hésitez pas à y assister. Il n'y aura pas de compte rendu, mais il y aura des interprètes. Il s'agit d'une simple réunion générale.

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>