



Chambre des communes  
CANADA

# Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

---

AGRI • NUMÉRO 017 • 2<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 30 avril 2009**

—  
**Président**

**M. Larry Miller**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

## Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 30 avril 2009

•(1105)

[Traduction]

**Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)):** Je déclare la séance ouverte.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins, soit de l'Association canadienne des carburants renouvelables, MM. Quaiattini, Haig et Passmore. Les trois sont là. Également, nous entendrons, de l'Institut canadien des produits pétroliers, MM. Peter Boag et Tony Macerollo.

Nous allons commencer par entendre les déclarations de chaque organisme, qui dispose d'au plus dix minutes pour la faire. Je cède donc la parole à M. Quaiattini, de l'Association canadienne des carburants renouvelables.

**M. Gordon Quaiattini (président, Association canadienne des carburants renouvelables):** Merci, monsieur le président, et mes salutations à tous les membres du comité. Je vous suis reconnaissant de nous avoir invités à témoigner.

Comme l'a dit le président, je m'appelle Gordon Quaiattini et je suis le président de l'Association canadienne des carburants renouvelables. L'ACCR représente toute la chaîne de valeur des intervenants qui veulent bâtir une industrie des carburants renouvelables solide et dynamique au Canada.

J'ai le plaisir d'être accompagné de Jeff Passmore, président du conseil de l'ACCR. Jeff est aussi le vice-président exécutif de Iogen Corporation, un leader mondial du développement de l'éthanol cellulosique de la prochaine génération. J'ai également à mes côtés Tim Haig, chef de la direction de BIOX Corporation, le plus important producteur de biodiésel au Canada — Tim est également le prédécesseur de M. Passmore au conseil de l'ACCR.

Mesdames et messieurs, en cette période difficile, je suis venu vous transmettre un message d'espoir, de nouvelles perspectives d'avenir et de croissance renouvelée. Les carburants renouvelables offrent et continueront d'offrir de nouveaux débouchés économiques aux agriculteurs canadiens et au Canada rural. Les carburants renouvelables créent de nouveaux marchés pour les producteurs agricoles, revitalisent les communautés, réduisent les dangereux gaz à effet de serre et offrent un nouveau choix à la pompe aux consommateurs. Chaque année, de nouvelles percées technologiques dans la fabrication de carburants renouvelables comme l'éthanol et le biodiésel offrent encore plus de possibilités et plus d'avantages économiques et sociaux. Les carburants renouvelables de la prochaine génération arrivent rapidement sur le marché et, grâce au travail assidu de nombreux députés et partis à la Chambre des communes, le Canada en bénéficiera de façon optimale.

Permettez-moi de vous donner un aperçu de notre industrie et de l'accompagner de chiffres clés. Les carburants renouvelables mis au point actuellement au Canada, ce qui comprend les projets en cours et prévus, créeront environ 14 000 nouveaux emplois et attireront de

nouveaux investissements de 1,5 milliard de dollars. Même si nous n'allons pas au-delà de ce qui est prévu actuellement — ce que nous allons faire —, les carburants renouvelables créeront 10 000 emplois permanents directs et indirects et une activité économique annuelle de quelque 600 millions de dollars, en grande partie dans le Canada rural, à proximité des matières premières requises pour fabriquer les biocarburants.

La demande créée par nos usines représentera un nouveau marché intérieur de 240 millions de boisseaux de céréales et d'oléagineux canadiens, ce qui aidera à maintenir le prix des produits à un juste niveau tout en réduisant les paiements de soutien du gouvernement et en aidant à rendre les exploitations agricoles canadiennes financièrement viables de nouveau.

Les nouveaux marchés et la transformation à valeur ajoutée ici au pays sont particulièrement importants pour les Prairies, où le prix du blé recule, en termes réels, depuis plus d'un siècle, alors que les producteurs dépendent toujours massivement des marchés d'exportation. Les biocarburants leur offre enfin un choix.

La bonne nouvelle, c'est que les Canadiens reconnaissent en très grande majorité que notre pays est sur la bonne voie. L'ACCR vient de mener un sondage national exhaustif et indépendant auprès des Canadiens, et les résultats sont clairs: 69 p. 100 des Canadiens sont en faveur du remplacement des combustibles fossiles par les biocarburants, en partie; 76 p. 100 des Canadiens appuient la nouvelle loi visant à établir une norme nationale relative aux carburants renouvelables — qui augmente la quantité d'éthanol et de biodiésel à la pompe et, par le fait même, garantit une part de marché à nos producteurs agricoles; 87 p. 100 des Canadiens appuient les politiques et les programmes des gouvernements fédéral et provinciaux visant à investir dans le développement des biocarburants de la prochaine génération (fabriqués avec des matières premières autres que des produits alimentaires comme la biomasse agricole, les déchets et des algues).

Le secteur des carburants renouvelables vient d'amorcer une transformation — une biorévolution — qui sera tout aussi marquante que la révolution de l'information des années 1980. Elle ne pourrait être plus apparente que dans notre industrie — par la création de carburants renouvelables tirés de ce que nous cultivons, plutôt que de ce que nous extrayons. Mais ce ne sont que les premiers pas — la pierre angulaire sur laquelle repose cette immense possibilité. Bientôt, le plein potentiel de la bioéconomie sera bien visible — alors que toutes les formes de biomasse exploitées et récoltées serviront de matières premières pour la fabrication de matières plastiques, de produits chimiques, de produits pharmaceutiques et de nombreux autres produits. De nouveaux emplois seront créés, la politique industrielle sera adaptée et l'agriculture redeviendra une industrie en pleine croissance.

Bien entendu, la bioéconomie n'éliminera pas le besoin d'autres ressources. Le bon précédent dont il faut tenir compte est le nôtre. Les biocarburants ne remplaceront pas le pétrole — à tout le moins pas de notre vivant, mais nous pouvons offrir des ressources additionnelles. Nous pouvons contribuer au panier d'énergies et, par le fait même, modérer les prix. Les carburants renouvelables comme l'éthanol et le biodiésel sont la seule alternative réelle, viable et accessible au pétrole pour le transport, aujourd'hui et dans l'avenir prévisible.

Ce sont là certains des avantages qui profitent à tous, mais il existe également des avantages spécifiques, principalement pour les producteurs agricoles et les communautés rurales du Canada. Les agriculteurs canadiens deviendront les fournisseurs non seulement des secteurs de l'alimentation et des carburants, mais aussi d'industries de toutes sortes. Ainsi, les communautés rurales bénéficieront de revenus accrus et d'investissements majeurs dans l'infrastructure. Tout cela mettra au premier plan la question de la durabilité — qui est l'une des questions clés liées à votre travail. En fait, la durabilité est fondamentale si nous voulons obtenir les résultats voulus en matière d'environnement et de productivité.

J'aimerais faire ici une pause et donner au comité un exemple concret tiré de notre propre expérience. Il y a un an, alors que le prix du pétrole brut atteignait un sommet de presque 150 \$ le baril, il y a eu un débat intense — trompeur et profondément malheureux — sur les aliments par rapport aux carburants. On accusait les agriculteurs, en raison de la demande de biocarburant, de détourner leurs cultures — le maïs étant le principal exemple. En fait, mis à part l'effet hyperinflationniste évident du prix record du pétrole, on disait que les biocarburants entraînaient la hausse du prix des récoltes et qu'à cause de nous, les éleveurs devaient payer plus cher pour nourrir leur bétail et le prix des aliments augmentait.

Rien de tout cela n'était vrai. En dépit des exportations, l'Amérique du Nord a affiché un excédent de deux milliards de boisseaux de maïs — dépassant largement la demande de nourriture, d'aliments pour animaux et de biocarburants. En outre, l'effet inflationniste était dû au prix du pétrole, pas aux biocarburants. Lorsque le prix du pétrole a chuté, le prix de tous les produits a suivi. Il n'est peut-être pas revenu au niveau prévalant avant la hausse, mais certainement à des niveaux beaucoup plus durables. Bref, le prix du pétrole était le coupable.

S'il y a un élément positif qui a découlé de toute cette discussion, c'est bien la mise en lumière de la durabilité et de la performance exceptionnelle des agriculteurs canadiens. Il faut le souligner, car le bilan de notre industrie agricole est très mal compris — et par conséquent mal défendu.

Cela signifie que nous ne profitons pas pleinement d'un avantage concurrentiel mondial que le Canada devrait fièrement consolider et promouvoir dans le monde entier. Par exemple, la production agricole augmente considérablement et nécessite moins d'intrants. Dans les années 1980, les agriculteurs pouvaient produire environ 70 boisseaux par acre de maïs. Aujourd'hui, ils produisent jusqu'à 150 boisseaux par acre. Et selon de récentes prévisions, d'ici cinq à dix ans, la production atteindra 300 boisseaux par acre. Des percées sont faites dans tous les domaines de la phytotechnique.

De plus, les agriculteurs canadiens sont des leaders mondiaux du faible taux d'émissions directes dans le sol. Notre performance dépasse celle de près de tous nos principaux concurrents européens et eurasiens — de pas moins de 500 p. 100 dans certains cas. L'agriculture canadienne est un chef de file de l'efficacité énergétique et de l'utilisation de nouvelles technologies agricoles comme la

culture sans labour. Il faut certainement faire plus, mais nous sommes en position de force.

Sur le plan environnemental, l'Agence internationale de l'énergie a récemment publié un rapport qui indique clairement que l'éthanol à base de céréales bénéficie d'un avantage de 55 p. 100 par rapport à l'essence traditionnelle en ce qui a trait aux émissions de GES. Parallèlement, le bilan énergétique de l'éthanol dépasse largement celui des combustibles fossiles.

Aussi, quand il est question de l'avenir et de politiques qui soutiennent ce secteur, nous pressons le comité de traiter la durabilité en priorité. C'est ainsi qu'on obtient plus avec moins, qu'on le fait d'une façon qui nourrit notre relation avec les terres cultivables et qu'on respecte et améliore la performance environnementale.

J'aimerais, avant de terminer, vous présenter quelques recommandations générales à cet égard.

D'abord, que l'on maintienne et, au fil du temps, augmente le soutien aux biocarburants. J'ai l'air de prêcher pour ma paroisse, mais l'intérêt public justifie ce soutien. La bioéconomie est une réalité imminente, mais jusqu'à présent, elle est largement axée sur les biocarburants. C'est là que les choses se passent. Les outils, l'expérience et l'expertise sont développés en fonction des biocarburants. Aussi, la mise en lumière de notre avantage dans ce domaine ne fait que renforcer le leadership des agriculteurs canadiens dans la bioéconomie.

- (1110)

Deuxièmement, qu'on aide les agriculteurs à supporter les coûts de la transition vers des pratiques durables. Souvent, l'adoption d'une pratique agricole durable entraîne une baisse de revenu à court terme, un dur prix à payer pour les familles qui essaient de boucler les fins de mois. Le gouvernement peut aider en augmentant son soutien à la transition.

Troisièmement, qu'on ne freine pas l'élan vers la durabilité en demandant à nos agriculteurs de satisfaire à une série de coûteuses exigences bureaucratiques qui ne feront qu'augmenter le coût de la transformation. Le gouvernement devrait supporter le fardeau de la cueillette de données, de la mesure du changement et de l'annonce des résultats.

Quatrièmement, que le gouvernement joigne ses forces à celles de ses homologues provinciaux et d'autres organismes pertinents pour concevoir une campagne de promotion internationale vantant le succès de nos producteurs agricoles sur le plan de la durabilité. Il est grand temps que nous sortions au grand jour et fassions connaître notre succès.

Enfin, que le comité et le gouvernement fédéral soutiennent un processus accéléré d'adoption de la réglementation requise pour appliquer la norme nationale sur les carburants renouvelables. Le Parlement canadien a adopté le projet de loi C-33 en juin 2008. Les possibilités de développement environnemental et économique que nous avons soulignées ne seront possibles que si la norme est mise en place en 2010. L'industrie des carburants renouvelables est prête à collaborer avec tous les intervenants dans le cadre d'un processus de consultation transparent et accéléré pour que les objectifs voulus soient atteints.

En guise de conclusion, permettez-moi de remercier la Chambre des communes pour son leadership et de rappeler que le Canada, et le Canada rural en particulier, est dans une position unique pour croître et prospérer grâce au développement des carburants renouvelables et des carburants renouvelables de la prochaine génération. Nous commençons à peine à réaliser la vraie valeur de cette industrie nouvelle et prometteuse.

Je vous remercie.

Monsieur le président, voilà qui met fin à ma déclaration.

• (1115)

**Le président:** C'est nous qui vous remercions.

Monsieur Boag, vous avez 10 minutes au plus pour faire votre déclaration. Si vous voulez bien commencer.

**M. Peter Boag (président, Institut canadien des produits pétroliers):** Merci, monsieur le président et membres du comité.

Bien le bonjour. Je m'appelle Peter Boag et je suis président de l'Institut canadien des produits pétroliers. Je suis accompagné ce matin de M. Tony Macerollo, notre vice-président des relations publiques et gouvernementales.

Nous vous sommes certes reconnaissants de nous avoir invités à prendre la parole devant vous aujourd'hui au sujet de la compétitivité de l'industrie agricole canadienne.

Parlons d'abord de l'Institut canadien des produits pétroliers comme tel. Il représente le secteur du raffinage et de la distribution des produits pétroliers, autrement dit le secteur aval de l'industrie. Il vise à promouvoir les pratiques exemplaires en matière d'environnement, de santé et de sécurité et à fournir de l'information sur l'industrie de manière à faciliter l'élaboration de solides politiques gouvernementales.

Nos membres accordent de l'importance au secteur agricole pour trois grandes raisons: tout d'abord, il représente un de nos importants clients; ensuite, l'arrivée des carburants renouvelables est en train de créer de nouveaux liens de collaboration avec nos membres; enfin, les membres de l'Institut sont également les voisins d'une grande partie du milieu agricole, allant des raffineries et des terminaux jusqu'aux pipelines.

Je vous demanderais de vous arrêter pour un instant aux faits suivants qui viennent de Statistique Canada, plus précisément de son recensement agricole de 2006. On compte au Canada 250 000 exploitations agricoles presque, y compris quelque 750 000 tracteurs valant 13 milliards de dollars, 500 000 camions valant plus de 5 milliards de dollars, 300 000 caisses d'emballage amovibles et de fourgonnettes valant 3,5 milliards de dollars, 100 000 moissonneuses-batteuses d'une valeur de 4 milliards de dollars et 750 000 pièces de matériel aratoire et d'équipement de culture, d'andaineurs, de faucheuses-conditionneuses et de véhicules passagers représentant quelque 6,5 milliards de dollars.

C'est là beaucoup de matériel coûteux qui exige du carburant de grande qualité. La principale préoccupation des membres de l'Institut est d'offrir aux agriculteurs et à d'autres consommateurs un choix en matière de carburants de qualité. Dans le secteur agricole canadien, carburant de qualité égale productivité et compétitivité. Même les choses les plus simples peuvent avoir de l'importance, par exemple d'offrir tout au long de l'année une livraison fiable de carburant à la ferme.

Que faisons-nous pour tenir notre promesse d'offrir des carburants de choix? Nous nous sommes surtout efforcés au cours de la dernière décennie de réduire la teneur en soufre des carburants. Ce

programme d'investissement de plusieurs milliards de dollars était au départ un programme visant à réduire, de 500 parties par million à 15 parties par million, la teneur en soufre du diesel utilisé dans les camions de gros tonnage et les véhicules routiers. Cette phase a pris fin en 2006.

Les membres de l'Institut cherchent actuellement à réduire la teneur en soufre du diesel consommé par les véhicules non routiers, surtout sur les fermes, de manière à la faire passer de 500 à 15 parties par million. Le processus entamé en 2007 prendra fin en juin 2010.

La réduction du soufre dans le diesel protège l'environnement et la santé des êtres humains en abaissant la quantité de gaz nocifs s'échappant des moteurs et du matériel qui en consomment. L'approche graduelle que nous avons adoptée fait en sorte que la teneur en soufre du carburant diesel utilisé dans des véhicules non routiers — des véhicules de ferme, par exemple — n'entravera pas le fonctionnement efficace des technologies anti-émissions avancées.

Notre plus importante contribution à la compétitivité du secteur agricole canadien est de faire en sorte que le secteur du raffinage canadien est très productif. Nos membres travaillent d'arrache-pied pour offrir à tous les consommateurs, y compris aux agriculteurs, l'accès à des carburants de grande qualité, à prix concurrentiel.

Heureusement, les consommateurs canadiens, y compris les agriculteurs, sont parmi ceux qui paient leur carburant le moins cher dans le monde occidental, devancés uniquement par ceux des États-Unis. J'en veux pour preuve les données de sources impartiales et indépendantes, et je crois qu'on vous distribuera tout à l'heure un tableau de certaines de ces données qui montrent que les coûts canadiens se comparent à ceux des concurrents ailleurs dans le monde.

Un lien nouveau qui s'est créé entre le secteur du raffinage et de la distribution et le secteur agricole canadien est l'évolution et l'utilisation de mélanges de biocarburants à base d'éthanol et de diesel renouvelable. L'Institut reconnaît qu'il s'agit là de nouveaux débouchés économiques pour le secteur agricole, si les conditions sont bonnes. En fait, plusieurs membres de l'Institut sont eux-mêmes très actifs sur le marché des biocarburants.

Shell est l'un de plus grands distributeurs de biocarburants de transport de première génération. Shell et mes collègues d'Iogen Corporation envisagent d'investir en Saskatchewan dans une usine commerciale de production d'éthanol cellulosique qui pourrait offrir aux agriculteurs la possibilité de trouver de nouveaux marchés pour leur paille de blé.

L'usine d'éthanol de Minnedosa de Husky Energy est l'une des plus grandes en son genre dans l'Ouest du Canada. Elle produit quelque 130 millions de litres d'éthanol par année. Une seconde usine située à Lloydminster, en Saskatchewan, en produit autant. Ensemble, les deux usines font de Husky le plus important producteur et distributeur d'éthanol de l'Ouest du Canada.

En Ontario, Suncor Energy a ses propres liens avec le secteur agricole, y compris une relation d'investissement avec un groupe d'agriculteurs. Son usine d'éthanol de St. Clair a actuellement une capacité de production de 200 millions de litres par année. Un projet d'expansion de 120 millions de dollars est en cours, ce qui devrait lui permettre de doubler sa capacité.

• (1120)

L'usine utilise actuellement 20 millions de boisseaux de maïs par année, soit l'équivalent de 10 p. 100 environ de la culture de maïs annuelle de l'Ontario. Naturellement, la consommation doublera une fois l'expansion terminée.

Bon nombre d'entre vous savent qu'en 2006, l'institut a manifesté son appui à la volonté du gouvernement fédéral de mettre en oeuvre une stratégie nationale en matière de carburants renouvelables. En partenariat avec mon collègue de l'Association canadienne des carburants renouvelables, nous avons contribué un programme et des éléments clés pour sa mise en oeuvre réussie.

Nous sommes venus témoigner, l'an dernier, devant votre comité dans le cadre de son examen du projet de loi C-33. Nous avons appuyé son adoption, mais avons prévenu qu'il était pressant de le faire si l'on voulait que la stratégie soit mise en oeuvre en 2010.

Un an s'est écoulé presque, et à mon grand dam, je dois vous annoncer qu'il y a eu plus de simples pépins dans la mise en oeuvre, de sorte que le lancement de la stratégie sera, à notre avis, beaucoup moins optimal qu'il l'aurait pu l'être.

Quand l'avis d'intention d'exiger une teneur minimale en énergie renouvelable dans le carburant de transport a été publié en décembre 2006, il y avait très peu de stratégies provinciales en place. Ce n'est plus le cas. La dure réalité, c'est que la prolifération des stratégies provinciales a créé un tel fouillis de normes différentes qu'à la fin, elles pourraient bien créer d'autres entraves à la circulation libre et efficace de produits entre les provinces.

L'avis d'intention évaluait avec raison qu'il faudrait deux ans environ pour élaborer un règlement. Cette tâche s'avère compliquée pour le gouvernement fédéral et les fournisseurs de carburant. Ce n'est pas simple à faire.

Si tout s'était déroulé comme prévu, selon les plans exposés dans l'avis d'intention de décembre 2006, je ne serais pas ici en train de vous exprimer ces préoccupations. Malheureusement, le gouvernement n'a suivi ni le programme dont il s'était doté dans l'avis d'intention ni l'échéancier.

En l'absence de certitude sur le plan de la réglementation, les membres de l'Institut ont été limités dans leur capacité d'aller de l'avant pour achever la planification de la mise en oeuvre et l'investissement dans l'infrastructure ainsi que pour obtenir les approbations voulues des autorités provinciales et locales.

En raison des retards accumulés depuis la publication de l'avis d'intention en décembre 2006, la majorité des membres de l'institut seront incapables d'atteindre l'objectif de 5 p. 100 d'énergie renouvelable dans l'essence dès janvier 2010.

Il y a moyen de régler le problème, mais il faudra que chacun accepte de faire des compromis et fasse preuve de créativité. Ainsi, il faudrait réviser l'échéancier de sorte que les objectifs de 5 p. 100 de teneur en énergie renouvelable de l'essence et de 2 p. 100 de biodiésel soient atteints en 2012. Il faudra à tout le moins adopter une approche souple et graduelle.

C'est vraiment dommage. Quoi qu'il en soit, il y a des limites au travail qui peut être accompli en si peu de temps. L'élément de certitude qu'aurait ajouté la réglementation n'est pas encore au rendez-vous, de sorte qu'il est impossible de faire une grande partie de ce travail sans attirer d'éventuelles conséquences non voulues sur les consommateurs et les agriculteurs.

Je précise toutefois que nous ne sommes pas demeurés inactifs durant cette période. Nous avons plus particulièrement travaillé fort à mieux comprendre comment les solutions du biodiésel pourraient s'appliquer plus particulièrement au contexte canadien. Il est très important pour les agriculteurs de le savoir puisqu'ils sont d'importants consommateurs de carburant diésel, que ce soit pour le tracteur ou pour la chaufferie.

Nous avons été des partenaires actifs de projets liés au diésel renouvelable. L'institut a appuyé le projet albertain de démonstration du diésel renouvelable mené par Shell et Climate Change Central et il travaille actuellement de concert avec Ressources naturelles Canada à un projet de recherche sur le biodiésel mené à Sarnia, sous la commandite d'Imperial Oil.

Dans le cadre du projet albertain de démonstration, il a été établi que des mélanges B2 de canola, d'ester méthylique et des mélanges à 2 p. 100 de diésel renouvelable produits par hydrogénation sont parfaitement utilisables l'hiver dans la région étudiée lorsque les points de trouble sont ajustés en fonction des exigences de l'ONGC. La projet a également permis d'établir que des mélanges B5 peuvent être produits et utilisés avec succès durant l'intersaison et l'été.

Nous avons acquis un savoir critique sur les infrastructures requises pour assurer la qualité du produit essentielle si l'on veut que les propriétés des mélanges de biodiésel aient un bon fluage à froid l'hiver.

La phase suivante consistera à passer d'un milieu contrôlé à l'essai en temps réel sur le terrain. Les raffineurs et distributeurs de produits pétroliers doivent maintenant faire en sorte que nous puissions alimenter de manière fiable les clients, comme les agriculteurs, au moyen d'un réseau de distribution nationale complexe qui inclut des milliers de points de détail partout au pays, dont bon nombre appartiennent à des indépendants et sont exploités par eux.

Pour pouvoir mettre avec succès sur le marché le biodiésel à une pareille échelle, les fournisseurs de carburant devront beaucoup travailler et faire de grands frais. Des questions au sujet des normes sont demeurées sans réponse, l'infrastructure de distribution est embryonnaire, et il reste encore plusieurs points à régler concernant le stockage, le mélange et le transport du biodiésel.

● (1125)

La principale constatation à laquelle a abouti le projet de démonstration albertain, c'est qu'il faut ajouter beaucoup plus de carburéacteur à kérosène aux mélanges d'hydrocarbures contenant entre 2 et 5 p. 100 de biodiésel pour qu'ils puissent être utilisés durant les hivers canadiens. Le Canada est actuellement un importateur net de ce genre de carburant, ce qui accroîtrait sa dépendance à l'égard d'importations.

Les membres de l'Institut prennent l'engagement de respecter des normes de qualité et les attentes des consommateurs. Il faut que les gouvernements prennent soin de concevoir des stratégies qui ne créent pas des problèmes opérationnels — par exemple, la perte de viscosité du carburant par temps froid. Un projet de recherche sur le biodiésel en cours à Sarnia étudie certains de ces problèmes, particulièrement ceux qui ont trait à la stabilité des mélanges de biodiésel par temps froid.

Il importe aussi de reconnaître que beaucoup de doutes ont été émis mondialement depuis la publication de l'avis d'intention au sujet de l'utilité des biocarburants. Ces questions recouvrent toute une gamme de problèmes, du cycle de la performance sur le plan environnemental durant le cycle de vie des biocarburants à des questions concernant la production de carburant au détriment de la production alimentaire, jusqu'à la subvention massive à l'échelle mondiale de biocarburants. Ce plus grand débat au sujet du rôle et de l'utilité des biocarburants appartient à d'autres tribunes; cependant, je souligne l'important besoin de faire une analyse robuste et crédible du cycle de vie afin d'appuyer un programme de biocarburants axé sur une politique stratégique de performance sur le plan environnemental. En l'absence d'une pareille analyse, je vous prie d'examiner avec soin le recours à la Loi canadienne sur la protection environnementale pour prescrire des normes relatives aux carburants de transport renouvelables. J'ajoute que le Canada ne pourra jamais égaler le généreux programme de subvention des biocarburants mis en place aux États-Unis.

Je tiens toutefois à conclure sur une note positive et j'insiste sur le fait que l'Institut appuie une économie agricole canadienne prospère. Nous sommes des partenaires et, bien que nous ayons parfois des différends et que nous nous retrouvions coincés dans des situations qui peuvent paraître insolubles, il y a toujours une solution. Les raffineurs canadiens tiennent leur engagement de trouver des solutions adaptées aux problèmes actuels, particulièrement en ce qui concerne la stratégie fédérale relative aux carburants renouvelables.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Valeriote, pour cinq minutes.

**M. Francis Valeriote (Guelph, Lib.):** Merci, Gordon, et j'aimerais remercier également tous ceux qui assistent à la réunion aujourd'hui et partagent avec nous leur point de vue au sujet de cette importante industrie.

Gordon, ma première question s'adresse à vous. Vous avez dit que 69 p. 100 des Canadiens sont en faveur du remplacement des combustibles fossiles en partie par des carburants renouvelables, après quoi vous avez ajouté que 76 p. 100 des Canadiens appuient la nouvelle loi. Comme je suis nouvellement arrivé au Sénat et au comité, j'ai besoin de chasser de mon propre esprit certains mythes.

Vous avez tenté de le faire en affirmant que les biocarburants ne menacent pas vraiment notre approvisionnement en aliments parce que nous avons eu une production excédentaire de maïs cette année. L'argument ne me convainc pas tout à fait, parce que nous pourrions connaître des années où la production de maïs ne serait pas aussi bonne et où, en fait, l'industrie de carburant rivaliserait avec l'industrie de l'alimentation pour le maïs. J'espère que les membres de votre industrie vont se concentrer sur les produits agricoles qui ne servent pas à l'alimentation, sur d'autres sources de cellulose comme le panic raide.

Par ailleurs, pouvez-vous également m'en dire davantage au sujet de l'impact sur l'environnement? On a clairement laissé entendre que les gaz à effet de serre émis par l'exploitation agricole et la création de ces carburants excèdent les avantages de leur utilisation. Pouvez-vous m'en parler plus abondamment?

• (1130)

**M. Gordon Quaiattini:** Je vous sais gré d'avoir parlé des mythes, parce que c'est exactement ce que c'est, un mythe.

L'Agence internationale de l'énergie a publié le mois dernier un rapport qui fournit l'évaluation la plus récente de la durée de vie des biocarburants. Pour faire cette évaluation, non seulement s'est-elle servie des données des 20 dernières années de conception de biocarburants, donc de données datant des années 1980 et 1990, mais elle a également fait des projections jusqu'en 2015. Donc, le pourcentage que je cite, la réduction de 55 p. 100 des gaz à effet de serre en remplaçant un litre de combustible fossile par un litre d'éthanol est la donnée la plus juste d'une évaluation de la durée de vie dont nous disposons qui montre les avantages de l'éthanol sur le plan des gaz à effet de serre.

**M. Francis Valeriote:** Par souci de clarté, cela inclut-il les émissions produites tout au long de la durée de vie?

**M. Gordon Quaiattini:** C'est exactement ce que l'on entend par évaluation du cycle de vie.

Et le modèle utilisé est, à dire vrai, une belle réussite du gouvernement du Canada. Le modèle GHGenius, un outil d'évaluation du cycle de vie considéré l'un des plus exhaustifs au monde, a été mis au point par Ressources naturelles Canada. Et au Canada, il ne sert pas qu'à évaluer le cycle de vie de toutes les formes d'énergie — la production de pétrole et de carburants renouvelables, l'énergie éolienne et solaire —, mais également à analyser toutes les formes d'utilisation de l'énergie. Cet outil est le plus exhaustif qui soit.

**M. Francis Valeriote:** Et l'auteur de ce rapport est-il indépendant de l'industrie?

**M. Gordon Quaiattini:** Oui.

**M. Francis Valeriote:** Pouvez-vous nous remettre un exemplaire de ce rapport?

**M. Gordon Quaiattini:** Je serai, bien sûr, heureux de vous en remettre une copie. Je n'en ai pas avec moi aujourd'hui, mais je ne manquerai pas d'en donner une à la greffière.

**M. Francis Valeriote:** Je vous en saurais gré.

J'ai une autre question. À la dernière page, vous dites: « Deuxièmement, aider les agriculteurs à supporter les coûts de transition vers des pratiques durables... Le gouvernement peut aider en augmentant son soutien à la transition. » A quoi pensez-vous en proposant d'augmenter le soutien du gouvernement à la transition? Donnez-nous quelques éléments que vous envisagez.

**M. Gordon Quaiattini:** Je ne sais pas s'il y a des éléments précis. Il s'agit davantage de la grande question du plan d'action en matière de durabilité. On demande à l'industrie des biocarburants de prendre cette question très sérieusement sur les plans économique, environnemental et social. Ce faisant, nous avons indiqué, au cours d'un certain nombre de forums auxquels participait le gouvernement du Canada, que pour examiner les enjeux entourant la durabilité concernant notre industrie, il faut également prendre en compte nos matières premières. Ainsi, lorsqu'on examine certaines pratiques qui ont été mises en place et dont j'ai parlé dans mon exposé, on constate que le Canada fait figure de chef de file dans ces efforts. Nous utilisons des quantités moins importantes d'intrants dans notre agriculture. Dans les engrais, par exemple, le contenu en nitrogène a clairement diminué. Nous employons des pratiques de semis direct. La province de Québec a adopté des pratiques agricoles très avancées concernant l'emplacement des exploitations, veillant notamment à ce que l'on ne sème pas à proximité des cours d'eau à aire ouverte.

Nos membres, nos producteurs du Québec, GreenField Ethanol et le projet de Varennes surpassent en fait les normes provinciales et ont établi des pratiques s'appuyant sur des critères de durabilité. Ainsi, quiconque veut alimenter une usine d'éthanol doit satisfaire à un certain nombre de conditions supplémentaires. Je crois donc que nous devrions simplement étudier certains des modèles déjà en place et en élargir l'application.

**M. Francis Valeriote:** Je vous remercie.

J'ai une autre question, qui s'adresse à M. Boag ou à M. Macerollo. Les relations entre les usines de biocarburants et les raffineries de pétrole sont parfois assez tendues aux États-Unis, et j'aimerais savoir comment vous qualifieriez cette relation au Canada. Comment la décririez-vous? Est-ce que le fait que certains des plus importants producteurs de biocarburants au pays sont également des jouteurs de premier plan dans les industries pétrolière et gazière a une incidence sur le paysage de la concurrence? En quoi les agriculteurs profitent-ils ou souffrent-ils de cette relation?

**M. Peter Boag:** Je commencerais par dire que je ne crois pas que les relations soient aussi tendues au Canada qu'aux États-Unis. Comme vous l'avez fait valoir avec justesse, un certain nombre de nos compagnies membres sont actives dans les industries tant du raffinage du pétrole que des carburants renouvelables. Donc, la dynamique est, de toute évidence, différente. Pour répondre à votre question, je dirais également qu'il est révélateur que notre industrie a appuyé le centre fédéral de carburant renouvelable. Nous avons travaillé avec diligence avec nos collègues de l'Association canadienne des carburants renouvelables pour établir ce que nous croyons être la manière la plus efficace pour le gouvernement de mettre en oeuvre cette norme.

• (1135)

**M. Francis Valeriote:** Pouvons-nous parler de la recherche?

**Le président:** Je vous demanderais de rester très bref.

**M. Francis Valeriote:** Dans quelle mesure croyez-vous que le gouvernement a satisfait au besoin de participer à la recherche dans cette industrie en particulier, que ce soit en appuyant l'industrie comme telle ou les universités? Pouvez-vous nous donner votre opinion à ce sujet? La recherche est essentielle pour cette industrie.

**M. Peter Boag:** Il ne fait aucun doute que l'on effectue de la recherche dans quelques domaines. J'ai parlé de certains de ces travaux de recherche ce matin, indiquant où l'industrie participe, particulièrement en ce qui concerne la mise en oeuvre de la norme relative au biodiésel. En fait, l'une des exigences consistait à résoudre certaines questions concernant la démonstration de la faisabilité de l'ajout de biodiésel avant la mise en oeuvre de cette norme, qui doit s'effectuer au plus tard en 2012.

L'industrie collabore également avec les universités et examine, par exemple, certains des problèmes entourant l'impact des déversements d'éthanol et d'essence sur la nappe phréatique. Donc oui, des travaux de recherche sont en cours. Je n'en sais pas suffisamment pour vous énumérer toutes les recherches qui sont effectuées dans l'ensemble des instituts potentiels du Canada. Mais il est certainement crucial de mener des recherches pour veiller à ce que les biocarburants conviennent aux Canadiens et permettent d'atteindre les objectifs stratégiques du gouvernement.

**Le président:** Merci.

Monsieur Bellavance, vous disposez de sept minutes.

[Français]

**M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ):** Merci pour vos témoignages. J'aimerais qu'on discute de la santé économique du secteur. Il n'est pas évident d'obtenir des informations, parce que la plupart de vos membres sont des industries privées.

[Traduction]

**Le président:** Veuillez m'excuser, monsieur Bellavance. Mon volume ne fonctionne pas très bien.

Pourriez-vous essayer de nouveau, André?

[Français]

**M. André Bellavance:** Je parlais de la santé économique de l'industrie des biocarburants. On n'a pas accès à beaucoup d'information, parce que les entreprises sont privées. Cependant, on peut faire certains recoupements, notamment avec ce qui se passe aux États-Unis.

En 2008, la production a été en hausse, mais les profits ont chuté. Est-ce le cas?

[Traduction]

**M. Gordon Quaiattini:** Oui, la production est actuellement de 1,3 milliard de litres d'éthanol environ au Canada. Pour ce qui est du biodiésel, ce chiffre est approximativement de 120 millions de litres, pour un marché réglementé où la demande est de 2 milliards de litres pour l'éthanol et entre 500 et 600 millions de litres pour le biodiésel.

[Français]

**M. André Bellavance:** On ne vise pas une entreprise plus qu'une autre. Globalement, les profits ont-ils baissé, comme ce fut le cas aux États-Unis entre 2007 et 2008?

[Traduction]

**M. Gordon Quaiattini:** Les problèmes qui se posent dans le secteur des carburants renouvelables aux États-Unis ne suivent pas tout à fait la même dynamique ici, au Canada. Comme vous le savez, on a assisté à une série de faillites et de fermetures aux États-Unis, lesquelles sont en partie attribuables au fait que la croissance de l'industrie a dépassé celle du marché réglementé.

Par exemple, en 2009, l'objectif de production d'éthanol sera de 9 milliards de gallons aux États-Unis. En 2010, ce chiffre passera à 10,5 milliards de gallons. Mais dans un monde où la capacité de production atteint près de 12 milliards... enfin, c'est probablement environ 11 ou 11,5 milliards; la production est donc excessive.

Lorsque le prix du pétrole était de 140 \$ ou 150 \$ le baril, l'éthanol s'échangeait à un prix très inférieur à celui de l'essence; aux États-Unis, on a alors effectué beaucoup plus de mélanges discrétionnaires que ne le prévoyaient les normes en vigueur, en raison de l'avantage financier. Ce sont les marges avantageuses dont bénéficiaient les producteurs de pétrole aux États-Unis qui les ont incités à agir ainsi.

À la diminution actuelle de la demande globale, à la capacité de surproduction et à la diminution des mélanges discrétionnaires s'ajoutent les problèmes actuels qui se posent aux États-Unis d'ici l'entrée en vigueur des autres objectifs prescrits.

Ce n'est pas un problème qui se présente ici, au Canada, car nous n'avons pas encore atteint nos objectifs. Voilà pourquoi nous avons fait valoir, en toute franchise, que nous avons adopté une approche très équilibrée et bien dosée afin de développer l'industrie ici, au Canada. Nous ne nous trouvons donc pas dans une situation où les usines se trouvent en difficulté économique et risquent la fermeture.

Est-ce que les économies sont plus serrées actuellement? Bien sûr, mais c'est le cas pour tous les secteurs de l'économie. La situation n'est pas différente pour nous.

• (1140)

[Français]

**M. André Bellavance:** Êtes-vous d'accord que sans les subventions, cette industrie serait difficilement viable? J'observe ce qui se passe aux États-Unis et je suis très étonné de voir que les entreprises y sont énormément subventionnées. Je comprends les raisons que vous m'avez expliquées, à savoir que certaines entreprises sont en faillite, aux États-Unis.

Quand va-t-on atteindre un point d'équilibre entre le moment où on va cesser de subventionner l'industrie du biocarburant et celui où elle pourra être viable en générant ses propres profits? A-t-on fait des prévisions à cet égard?

[Traduction]

**M. Gordon Quaiattini:** Plutôt que d'employer le mot « subvention », j'utilise le mot « investissement ». Si l'on analyse la politique du gouvernement fédéral et la raison pour laquelle il a investi 1,5 milliard de dollars dans l'initiative écoÉnergie pour le programme de biocarburants, on constate qu'il ne souhaitait pas subventionner l'industrie, mais en partie créer un environnement concurrentiel dans lequel nous pourrions attirer le capital nécessaire pour accroître la production au pays. Nous aurions pu tout aussi bien nous établir dans un marché réglementé au Canada et attendre que le biocarburant nous arrive du Brésil, des États-Unis et d'ailleurs, et ne pas voir la production à valeur ajoutée s'effectuer dans les collectivités rurales, où l'on exploite actuellement des usines et prévoit en ouvrir d'autres à court terme. Le gouvernement, ayant détecté le besoin, voulait créer un environnement concurrentiel égal pour tous dans lequel le secteur privé investirait du capital dans le marché.

Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, le secteur privé investit entre 1,5 milliard et 2 milliards de dollars dans l'industrie, financement qui s'ajoute au programme fédéral actuel qui prendra fin dans huit ans. Il s'agit d'un programme ponctuel réparti sur neuf ans, qui comprend sept années de paiement dans des projets retenus, puis une période d'élimination.

Sur le plan du rendement économique, lorsque notre industrie aura atteint son objectif de 600 millions de dollars par année, je crois qu'on pourra dire qu'il s'agit d'un rendement satisfaisant de l'investissement de l'argent des contribuables, un rendement que nous atteindrons dans l'avenir.

Ici encore, ce qui compte le plus pour l'industrie au fil du temps, c'est l'accès au marché. L'objectif nous donne l'occasion d'y accéder, ce qui est le plus important pour nous à long terme.

[Français]

**M. André Bellavance:** Dans votre allocution, vous avez fait mention de l'importance du mouvement vers les biocarburants de seconde génération. Nous, au comité, avons souvent entendu des témoignages faits par vous, par des propriétaires de bioraffineries, par des chercheurs ou par des scientifiques sur les biocarburants de seconde génération. On a dit qu'on en était à un stade embryonnaire,

c'est-à-dire au stade des projets-pilotes. Justement, je lisais quelque chose sur cette question, cette semaine.

J'aimerais connaître l'état de l'évolution de cette question et qu'on me dise si on est en mesure d'établir un moment où on pourra avoir la capacité de produire des biocarburants de seconde génération de façon commerciale. Il vous est peut-être impossible de me donner une idée très précise, mais quelles sont vos prévisions et comment pourrait-on envisager l'avenir? L'utilisation de l'éthanol cellulosique pourrait-il être rentable à court terme ou à moyen terme? On parle de la biomasse qui provient des produits forestiers et des déchets agricoles. Croyez-vous qu'on serait capable d'atteindre une rentabilité assez rapidement à cet égard?

[Traduction]

**Le président:** Très brièvement. Le temps est écoulé.

**M. Jeff Passmore (vice-président exécutif, Iogen Corporation, Association canadienne des carburants renouvelables):** Je vous remercie de la question.

Je pourrais être bref et dire simplement « court à moyen terme », mais je crois que le modèle de commercialisation de la prochaine génération de technologies à l'éthanol cellulosique repose sur la collaboration entre les grandes sociétés et les gouvernements. Je ne crois pas que l'investissement de capital de risque permettra la commercialisation de cette technologie.

Le Canada est en train d'établir ce modèle de grande participation gouvernementale dans le cadre de Technologies du développement durable du Canada, le programme auquel Gord a fait référence et qui investit 1,5 milliard de dollars pour la première génération et 500 millions de dollars pour la deuxième génération de carburants renouvelables. Cette initiative et l'intervention de la société technologique et de notre partenaire, Shell, permettra de commercialiser cette technologie dans les deux à trois prochaines années, je l'espère, et d'établir la première usine commerciale.

• (1145)

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Allen, vous avez la parole pour sept minutes.

**M. Malcolm Allen (Welland, NDP):** Je vous remercie, monsieur le président.

Merci à vous, messieurs, d'être venus témoigner.

J'aimerais revenir à la question de M. Bellavance et éclaircir certains points.

Lorsqu'il est question des biocarburants de deuxième génération et de notre orientation future, compte tenu du fait que certains considèrent qu'il faudrait abandonner la première génération — ce qui nous mène au débat que vous avez tenté de clarifier concernant la possibilité que ces carburants influent sur le prix des aliments, parce que c'est là que se trouve le débat —, vous avez clairement établi votre position. D'un autre côté, certains verront évidemment les choses d'un tout autre angle; en effet, la deuxième génération rendra clairement cet argument caduc, car il ne serait pas nécessairement facile de dire que cette génération fait augmenter le prix des aliments, puisque nous utilisons en fait un sous-produit de la production alimentaire, qu'il s'agisse de la biomasse, de cellulosique ou d'autres matières que les agriculteurs ont utilisées. Ces derniers sont ingénieux et réussissent à utiliser tout ce qu'ils ont, que ce soit en le vendant à quelqu'un d'autre ou pas.

Peut-être pourriez-vous nous dire brièvement, monsieur Passmore, comment nous pourrions progresser de meilleure façon, en dehors du fait que le gouvernement pourrait verser un financement quelconque pour nous mettre sur la bonne voie.

**M. Jeff Passmore:** Tout d'abord, permettez-moi de faire la distinction entre notre position et les faits. La position de l'Association canadienne des carburants renouvelables ne consiste pas à dire que l'éthanol de première génération n'était pour rien dans l'augmentation des prix des aliments. Je crois que les faits prouvent que c'est faux. Si vous en doutez, demandez-vous pourquoi le prix du riz a augmenté comme celui du maïs, alors que pas le moindre grain de riz n'entre dans la production d'éthanol de première génération.

L'augmentation des prix des aliments est attribuable au prix du baril de pétrole, qui atteignait les 100 \$, à la spéculation sur les marchandises et aux sécheresses en Ukraine et en Australie. Je crois que le ministère américain de l'Agriculture a avancé que la production d'éthanol à partir du maïs aux États-Unis expliquait probablement 4 p. 100 de l'augmentation des prix des aliments.

De plus, au nom du ciel, laissez les agriculteurs gagner un revenu décent pour faire changement.

**Une voix:** Bravo!

**M. Jeff Passmore:** C'est une bonne chose que l'éthanol soit dérivé du maïs et permette ainsi aux agriculteurs de gagner plus d'argent. Si on remplace 9 milliards de gallons d'éthanol sur le marché américain par de l'essence, alors tout à coup, c'est la quantité de maïs et de produits dérivés nécessaire à leur production que les agriculteurs ne pourront vendre.

Voilà quels sont les faits sur la question des aliments par rapport au carburant.

En ce qui concerne la transition vers la prochaine génération, il importe également de reconnaître que l'éthanol de prochaine génération s'inscrira dans la suite de ce qui a été établi par les biocarburants de première génération. En ce qui concerne l'éthanol cellulosique et la deuxième génération, nous n'avons pas à convaincre les constructeurs de voiture de permettre l'incorporation de 10 p. 100 d'éthanol. Nous n'avons pas à convaincre les sociétés pétrolières de mélanger de l'éthanol et de vendre le produit aux consommateurs. Et nous n'avons pas à convaincre ces derniers qu'ils peuvent en toute confiance faire le plein avec un mélange contenant 10 p. 100 d'éthanol. Autrement dit, les constructeurs de voiture, les sociétés pétrolières et les consommateurs sont à l'aise d'utiliser la molécule d'éthanol. Or, la molécule que nous ferons pour la deuxième génération est identique à celle de la première génération.

Cependant, pour votre question concernant la partie non alimentaire, nous utilisons effectivement des résidus agricoles plutôt que la partie consommable des cultures pour produire de l'éthanol. La technologie est complexe, et il nous faut plus de temps que nous ne le voudrions pour mettre au point ce produit, mais nous travaillons avec le gouvernement pour réussir à atteindre ses objectifs de commercialisation de l'éthanol de deuxième génération.

**M. Malcolm Allen:** J'en suis conscient.

Permettez-moi d'être clair: je ne laisse pas entendre que la production d'éthanol a poussé le prix des aliments à la hausse. Plus que tout autre facteur, ce serait plutôt le fait que le prix du baril de pétrole s'échangeait à 140 \$ qui a influé sur le marché.

Je ne crois que quiconque ici s'opposerait au fait que les agriculteurs puissent commencer à gagner un peu plus d'argent qu'ils ne le feraient habituellement. La plupart d'entre nous représentent

des fermiers et comptent des agriculteurs parmi leurs voisins, leurs amis ou leur famille; nous avons donc l'intention de poursuivre la lutte.

Peut-être pouvons-nous continuer de nous occuper de cet aspect de la deuxième génération. Le Brésil est considéré comme une sorte de chef de file mondial dans le domaine de l'éthanol cellulosique. C'est du moins comme cela qu'on le voit, ce qui ne veut pas nécessairement dire qu'il le soit. C'est un peu comme la question du prix des aliments, qui repose sur une perception plutôt que sur la réalité, comme vous l'avez parfaitement bien fait remarquer, monsieur Passmore.

Les gens regardent ce que fait le Brésil et se demandent pourquoi nous ne suivons pas son exemple. Est-ce que quelqu'un voudrait nous dire si le Brésil est vraiment un chef de file ou si on nous envoie simplement poursuivre une chimère? C'est un peu comme un chien qui court après sa queue. Allons-nous vraiment le faire ou emprunterons-nous une toute autre voie?

• (1150)

**M. Gordon Quaiattini:** Je vous remercie, monsieur Allen, de poser la question.

On a tenté d'examiner ce qui se fait au Brésil. Ce pays utilise simplement la canne à sucre comme matière première. Selon mes collègues en poste là-bas, avec qui nous travaillons très étroitement, le Brésil n'est pas plus avancé dans le développement des biocarburants de deuxième génération. Il utilise tout simplement les produits qui y sont naturellement cultivés comme matière première.

Au Canada, bien franchement, nous employons ce que nous produisons de meilleur, c'est-à-dire le maïs et le blé pour l'éthanol et du canola et du soya pour le biodiésel. J'ignore si certains ont une meilleure capacité de développement que d'autres.

Nous avons certainement réalisé des progrès, même concernant les carburants de première génération. Toujours selon le rapport de l'Agence internationale de l'énergie auquel j'ai fait référence, nous avons fait preuve d'énormément d'innovation, même pour la technologie de première génération servant à la production d'éthanol. Le processus n'est pas complexe, il s'agit de fermentation. Nous fabriquons de l'alcool depuis un siècle et même davantage.

À l'échelle commerciale, nous pouvons améliorer le rendement de ces usines: nous pouvons recycler l'eau, ce que nous faisons très bien dans la production d'éthanol, et développer un marché secondaire pour les céréales de distillerie servant à la production d'éthanol, qui est une ressource précieuse dans le secteur de l'alimentation au Canada et ailleurs. Nous avons certainement fait beaucoup évoluer le modèle d'éthanol de première génération au cours des 20 ou 25 dernières années. Mais nous devons faire encore plus.

Comme je l'ai dit, en nous appuyant sur ce rapport, nous nous attendons à ce que l'éthanol de première génération permette une réduction de 55 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre au cours des deux ou trois prochaines années, en raison de l'innovation de cette seule génération. Lorsque nous effectuerons la transition, comme Jeff l'a indiqué, nous développerons la deuxième génération, ce qui offrira à nos agriculteurs la possibilité de produire des matières à valeur ajoutée.

Je ne puis envisager un monde où nous remplacerions totalement la production l'éthanol de première génération par celle de deuxième génération. Je crois que les progrès se poursuivront et que les agriculteurs canadiens continueront de pouvoir choisir les matières qu'ils fournissent, que ce soit pour l'alimentation humaine, assurément, pour l'alimentation animale destinée au secteur de l'élevage, certainement, ou, enfin, pour les carburants renouvelables. Nous croyons pouvoir adopter cette approche équilibrée et adéquate et ainsi permettre aux agriculteurs de profiter de ces occasions.

**Le président:** Je vous remercie.

Monsieur Hoback, vous disposez de sept minutes.

**M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC):** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, messieurs, je vous remercie d'être venus aujourd'hui pour témoigner et nous informer. C'est toujours très intéressant d'entendre l'opinion de votre industrie. Comme je suis agriculteur, je suis emballé lorsque l'on commence à parler des possibilités que recèlent les carburants renouvelables, de la biotechnologie et des utilisations novatrices de mes cultures.

En tant qu'agriculteur, je dois constamment m'adapter. De l'époque où l'on cultivait des aliments, je suis passé à celle où l'on produit de l'amidon, des protéines et d'autres ingrédients de base pour toutes sortes de produits; il ne s'agit plus de simplement d'aliments. C'est une excellente nouvelle pour les agriculteurs d'aujourd'hui et de demain, parce que tout à coup, nous tirons des revenus d'autres sources que le secteur alimentaire.

Les excédents, comme les énormes surplus de maïs dont les États-Unis ont dû se débarrasser un peu partout dans le monde, sont très néfastes pour mon exploitation. Cette situation a acculé de nombreux jeunes agriculteurs à la faillite et a empêché les agriculteurs de percer dans cette industrie. Si nous pouvons faire autre chose avec les produits, tout le monde en profitera dans le secteur agricole et les régions rurales du Canada.

Ce qui me déçoit, peut-être parce que je suis si enthousiaste, c'est que tout cela semble prendre beaucoup de temps. En 2006, nous nous y croyions presque. Nous avons vu ce qui se produisait aux États-Unis, et la construction d'usines au pays provoquait un enthousiasme généralisé. Mais il semble que tout cela prend une éternité au Canada.

Pourquoi est-ce si long? Je suis certain qu'il y a probablement de bonnes raisons, mais peut-être pourriez-vous nous aider à comprendre pourquoi il faut si longtemps pour y arriver, particulièrement aux deux niveaux?

• (1155)

**M. Tim Haig (président et directeur général, Biox Corporation, Association canadienne des carburants renouvelables):** Comme nous sommes le plus important producteur de biodiésel au Canada et souhaitons investir beaucoup plus dans l'économie en produisant du biodiésel, nous produisons des intrants non alimentaires—c'est-à-dire de deuxième génération. C'est une question de certitude économique. Les investisseurs ont vraiment de la difficulté à prévoir ce qui se produira dans l'avenir.

Pour en revenir à ce qui est important, je considère, en ma qualité de producteur, que le projet de loi C-33 nous permettra de mettre un terme à cet investissement — et comme on l'a indiqué plus tôt, le mot « investissement » est celui qui convient, alors que le mot « subvention » me hérise. En effet, le prix commencerait alors à s'établir en fonction de la demande et nos prix seraient fixés en fonction de la matière première.

Si l'on revient à la question du Brésil, il y a un point qui est intéressant. La norme y est de 25 p. 100 dans chaque litre d'essence vendu. Devinez quoi? On a découplé le prix de l'éthanol et du biodiésel et fixé les prix. Ces derniers s'établissent maintenant en fonction de la matière première, qui se trouve être le sucre, une ressource qui abonde dans ce pays. Les agriculteurs obtiennent le bénéfice exact et n'ont pas à souffrir du fait que les prix dépendent du pétrole. Les prix sont établis en fonction de la matière première, ce qui réduit à néant le complexe de l'énergie.

Voici ce qui est vraiment important ici: nous devons séparer les aspects relatifs aux biocarburants de ceux relatifs aux carburants dérivés du pétrole. Oui, nous vendons des BTU de carburants liquides, mais les intrants sont complètement différents. Il serait de l'intérêt de tous, y compris les producteurs de pétrole, que les prix s'établissent en fonction de la matière première. Nous pourrions alors assister à une baisse des prix. C'est un fait qu'ils pourraient parfois augmenter. Il est toutefois très important pour vos électeurs que les matières devant obligatoirement être incluses soient à l'origine des prix sur le marché. C'est alors que les investisseurs reviendront à la table. Il faut bien se l'avouer, on ne les voit nulle part présentement. Mais ils reviendront à la question des carburants renouvelables.

**M. Gordon Quaiattini:** Pour répondre à votre question concernant l'accélération du processus, je répéterai brièvement ce que Tim a dit: le noeud du problème, c'est l'accès au marché. Soyons clairs: nous construisons et ouvrons des usines. Nous allons commander la construction de deux nouvelles usines d'éthanol au Canada dans les 60 prochains jours. La construction et l'investissement vont bon train, même si, comme Tim l'a fait remarquer, le marché est très difficile.

Pour voir le vrai potentiel que recèle la construction, il faut, finalement, avoir accès au marché et établir le cadre réglementaire pour mettre en place la norme. L'Institut canadien des produits du pétrole et l'Association canadienne des carburants renouvelables admettront tous deux que les travaux n'ont tout simplement pas progressé aussi rapidement que nous l'aurions voulu. C'est pourquoi nous demandons à ce que l'on accélère le processus, ce que, nous espérons, le comité recommandera au gouvernement. Comme Peter l'a fait remarquer, nous avons participé ensemble à des initiatives de démonstration et à des consultations avec les principaux ministères. Il est maintenant temps d'agir et de créer la certitude sur le marché pour que l'on continue d'y investir.

**M. Peter Boag:** Je suis certainement ravi d'entendre mes collègues utiliser le mot « certitude ». Notre segment de l'industrie a certainement réclamé à cor et à cri l'établissement de cette certitude, qu'il espère désespérément voir s'établir depuis de nombreux mois, depuis cet avis d'intention, en 2006, selon lequel votre organisation, Gord, et la mienne se sont entendues pour dire qu'il fallait établir la certitude réglementaire pour une période de trois ans afin de pouvoir progresser et adopter une approche et un calendrier de mise en oeuvre qui seraient favorables pour le gouvernement et ses objectifs stratégiques, pour les producteurs de biocarburants, pour les raffineurs de produits pétroliers et, plus important encore, pour les consommateurs. Cette certitude se fait encore attendre.

L'Institut canadien des produits pétroliers attend depuis plus de deux ans maintenant que l'on fasse appel à lui pour établir une sorte de concept réglementaire détaillé qui permettrait aux raffineurs de prendre des décisions de mise en oeuvre, d'établir la voie qu'ils emprunteraient pour se conformer et, finalement, d'injecter les fonds nécessaires pour que cet investissement porte fruit. En l'absence de certitude en matière de réglementation, cela ne s'est tout simplement pas produit.

**M. Randy Hoback:** Peter, je suppose que ma question porte sur le fait que vous saviez en 2006 que c'est en 2010 que cela se produirait. C'était une prévision assez sérieuse. Je crois que tout le monde a compris que c'est en 2010 que ces événements se produiraient. Pourquoi est-ce que cela vous prend tant de temps?

**M. Peter Boag:** Nous savions que l'intention générale du gouvernement était d'y arriver en 2010, comme l'indique l'avis d'intention. Mais la manière dont les diverses entreprises se conformeront dépend en grande partie des détails du concept réglementaire, sur lequel elles se fient pour déterminer comment elles se conformeront à la norme.

Pour reprendre un cliché, je dirais que tout est dans les détails. Les entreprises ne pourront réaliser ce genre d'investissement ni décider d'investir quelques dollars, particulièrement dans l'environnement actuel, en l'absence d'un degré supérieur de certitude réglementaire que ne le prévoyait l'avis d'intention. Autrement, elles risquent de ne pouvoir recouvrer leurs investissements, qui dépendraient des résultats de la réglementation. Voilà la réponse.

• (1200)

**M. Tony Macerollo (vice-président, Relations publiques et gouvernementales, Institut canadien des produits pétroliers):** Si je puis me permettre, je vous donnerai un exemple très concret de renseignements que nous commençons à peine à découvrir.

Environnement Canada nous a récemment informés que si un raffineur est actif dans une autre province, mais sans que cette présence soit suffisante pour qu'il confie le mélange à un autre fournisseur, alors le raffineur visé par l'obligation n'obtient aucun crédit. C'est très important à savoir pour prendre le genre de décisions d'investissement nécessaires, alors qu'en fait, on réglemente le marché en vertu d'une loi qui relève des pouvoirs du gouvernement fédéral en matière de droit criminel, selon laquelle on est coupable ou innocent, et ne fait pas simplement l'objet d'une dérogation à la réglementation.

Ces détails sont donc très importants et ont des répercussions différentes sur les raffineurs selon qu'ils sont actifs à l'échelle nationale ou régionale. Comme l'a souligné mon président, tout est dans les détails, et ce n'est pas à prendre à la légère. Et je vous donne un exemple de quelque chose que nous avons découvert il y a à peine 30 jours.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

M. Easter a la parole pour cinq minutes.

**L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous sais gré d'être venu avec des exposés traduits. Vous faites beaucoup mieux que le ministre, lequel, à trois semaines d'avis, n'a pu se présenter devant le comité avec des documents traduits.

**M. Randy Hoback:** C'est une séance du comité ici, Wayne, alors ne leur faites pas perdre leur temps.

**L'hon. Wayne Easter:** C'est un fait. Nous ne leur faisons pas perdre leur temps. Vous m'interrompez.

**Le président:** Silence, silence.

**L'hon. Wayne Easter:** C'est un fait. Nous avons devant nous un ministre incapable de se préparer lorsqu'il doit comparaître devant le comité.

Maintenant, en ce qui concerne le premier groupe de témoins, Gordon, quel impact aura la diminution des prix du pétrole sur l'industrie de l'éthanol? L'approvisionnement en matière première dans l'industrie de l'éthanol et la rentabilité des activités dépend en fait du prix qu'aura la matière première. Le secteur agricole se trouve donc dans une situation sans issue. Les bas prix vont certainement avoir des répercussions néfastes dans l'industrie de l'éthanol. On a constaté que ces diminutions avaient nui à de nombreuses usines aux États-Unis, qui fonctionnent de manière beaucoup plus coopérative qu'au Canada. D'un autre côté, si les prix sont bas, c'est le producteur primaire qui encaisse le coût. Donc, quel impact les prix du pétrole ont sur l'ensemble de l'industrie de l'éthanol?

**M. Gordon Quaiattini:** Comme Tim l'a fait remarquer, monsieur Easter, l'impact est substantiel. J'entends par là que le découplage du prix entre l'éthanol et le pétrole n'a pas eu lieu, parce que le marché dont nous parlons, qui compte environ 9, 10 ou 10,5 milliards de gallons sur le marché américain, est relativement restreint. À l'échelle internationale, nous représentons moins de 5 p. 100 de l'approvisionnement en carburant de transport.

Dans un monde où nous continuons d'être liés, votre description est remarquablement juste. Il y a deux ou trois ans, les producteurs d'éthanol pouvaient espérer un prix stable à 2 \$ pour le maïs, ce qui, on en conviendra tous, ne leur permettait pas de réaliser des profits. Puis, selon la fluctuation du prix du pétrole, déterminer leur rentabilité...

En raison de la stabilité du prix des matières premières, l'année dernière a été très intéressante pour l'industrie. Le prix du maïs a atteint 8 \$ le boisseau. Mais aux États-Unis, les fonds de placement spéculatifs ont contrôlé jusqu'à 60 p. 100 du marché du blé, ce qui a considérablement faussé tout le mécanisme d'établissement des prix. Ce n'est que maintenant, à l'heure du bilan, une fois la poussière retombée, que nous pouvons étudier les statistiques et regarder vers quoi se dirige l'industrie, parce que le prix du maïs est présentement de 3,60 à 4 \$ le boisseau et devrait se maintenir à ce niveau pour un certain temps.

À mesure que les biocarburants gagnent en importance, c'est la taille du marché qui finira par permettre le découplage des prix. La situation deviendra alors un peu plus prévisible pour les producteurs.

• (1205)

**L'hon. Wayne Easter:** Je veux passer à l'Institut canadien des produits pétroliers, mais j'aimerais que vous réfléchissiez à ce qui suit entre-temps: où en sommes-nous au chapitre de la recherche et du développement sur les bioproduits qui servent de matières premières, un sujet qui est une véritable source de préoccupations, particulièrement dans l'industrie porcine?

Je m'adresse ici à Peter et à Tony. Peter, vous avez évoqué les vives inquiétudes que provoque l'absence de contrats réglementaires. Quant à vous, Tony, vous avez parlé de ces nouveaux renseignements que vous a transmis Environnement Canada. Pourquoi n'y a-t-il pas de fil directeur?

Le gouvernement a fait beaucoup d'annonces concernant l'éthanol. Il ne fait aucun doute qu'il excelle pour faire des annonces. Dommage qu'il ne se débrouille pas aussi bien lorsque vient le temps d'adopter une vision nationale. Il est, évidemment, opposé à la réglementation. D'après ce que je peux voir, le problème, c'est que même au niveau central, Environnement Canada fait quelque chose, Agriculture Canada fait autre chose et l'industrie en fait une autre. Chacun travaille dans son coin dans cette ville, et ce n'est pas là un commentaire partisan. Peu importe le gouvernement au pouvoir, il fonctionne en compartiments.

Est-ce une facette du problème qui nous empêche d'aller directement là où nous voulons, pour que vous puissiez disposer de la certitude qui vous permettrait de prendre des décisions?

**M. Tony Macerollo:** Monsieur Easter, vous faites là une description très juste de la ville d'Ottawa. Mais j'aimerais faire une ou deux observations.

Le problème a des aspects relatifs à l'agriculture, à l'énergie, aux changements climatiques et à la qualité de l'air. Et ce ne sont pas les débats qui manquent, pas seulement au Canada, mais dans le monde entier.

Je ne puis vous dire exactement pourquoi nous n'avons pu nous entendre avec le personnel d'Environnement Canada dans le cadre de l'avis d'intention de 2007 afin d'être prêts en 2010. Je peux toutefois vous dire que nous nous occupons avec Environnement Canada des intentions relatives à la qualité de l'air et aux changements climatiques. Ce ministère est très occupé, et il ne m'appartient pas d'indiquer à ses fonctionnaires les priorités dont ils devraient s'occuper. Je sais toutefois qu'ils se sont montrés professionnels; ils n'ont tout simplement pas été aussi rapides que nous l'aurions voulu.

Il incombe à Environnement Canada d'élaborer le règlement, puisque la Loi canadienne sur la protection de l'environnement est la loi habilitante qui s'applique en l'espèce.

Il faudra également faire intervenir à un autre élément sur le plan de la réglementation, et cela concerne l'article 147 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, article qui détermine les circonstances dans lesquelles on peut accorder des dérogations. Ces dernières pourraient être nécessaires dans l'avenir, car nous compliquons très franchement le système d'approvisionnement en carburant du pays. Mais je ne jette le blâme sur aucun ministère en particulier. Je ne crois pas que la situation actuelle découle d'un manque de coopération entre les ministères. Environnement Canada a, à mon avis, beaucoup de pain sur la planche.

**M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC):** J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais rétablir les faits, car plusieurs membres n'étaient pas présents à la réunion du sous-comité hier soir. Le ministre a offert à M. Easter de lui fournir une version traduite ultérieurement. M. Easter a refusé.

En outre, M. Easter a excédé son temps de parole pour argumenter avec le ministre. Puis, il a dit avoir épuisé toutes ses questions au beau milieu de la deuxième ronde.

Je crois qu'il est important de remettre les pendules à l'heure.

**Le président:** Monsieur Lemieux, vous avez cinq minutes.

**L'hon. Wayne Easter:** Monsieur le président, pour ce qui est de ce recours au Règlement...

**Le président:** Invoquez-vous le Règlement?

**L'hon. Wayne Easter:** C'est exact. Je n'apprécie pas que des faussetés soient véhiculées au sein du comité. J'avais indiqué avoir beaucoup de questions, mais...

**M. Randy Hoback:** Wayne, c'est vous qui avez commencé.

**Le président:** M. Storseth n'a véhiculé aucune fausseté.

Monsieur Lemieux.

**Une voix:** Monsieur Storseth, merci de ces précisions.

**L'hon. Wayne Easter:** Monsieur le président, vous venez de dire que M. Storseth n'avait véhiculé aucune fausseté. Pourtant, c'est bel et bien le cas. Consultez le compte rendu des délibérations, et vous verrez que j'ai raison. Vous ne pouvez pas porter ce genre de jugement, monsieur le président.

• (1210)

**Le président:** Je le peux si je crois que c'est la vérité. À mon avis, ce qu'il a signalé...

**L'hon. Wayne Easter:** Eh bien, vous consulterez le compte rendu des délibérations et vous me présenterez vos excuses la semaine prochaine.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Lemieux, cinq minutes.

**M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord remercier tous nos témoins d'être venus nous présenter leurs mémoires aujourd'hui.

Je crois que des points très positifs se dégagent de notre discussion d'aujourd'hui. En effet, cela me semble être une bonne chose pour les agriculteurs. Le secteur agricole est un grand utilisateur des combustibles fossiles. Donc, si nous pouvions réussir à faire baisser les coûts des combustibles fossiles, ce sont les agriculteurs qui en profiteraient. Cela leur donnerait un sérieux coup de pouce.

C'est une initiative qui profiterait également à l'ensemble des Canadiens. Nous avons parlé des bienfaits pour l'environnement, pour la qualité de l'air et pour l'économie. C'est aussi une bonne chose pour notre environnement.

J'aimerais vous poser une question à propos des biocarburants de première génération et de deuxième génération. À l'heure actuelle, les biocarburants de première génération sont facilement commercialisables. Toutefois, pour les biocarburants de deuxième génération, on s'éloigne des grains, car ils sont entre autres fabriqués à partir de résidus agricoles et de cultures vivaces. Pouvez-vous me dire où nous en sommes dans la transition entre la commercialisation des biocarburants de première génération (parce que c'est cette portion qui nous préoccupe le plus) et la commercialisation des biocarburants de deuxième génération au Canada?

**M. Jeff Passmore:** Comme beaucoup d'entre vous le savent, Igen Corporation possède une usine de démonstration ici, à Ottawa.

En passant, monsieur le président, les membres du comité sont les bienvenus s'ils souhaitent visiter l'usine. Il s'agit de la plus importante usine de démonstration de la transformation de la cellulose en éthanol, et la seule en opération au monde. Nous produisons de l'essence depuis 2004. Nous fournissons de l'essence, entre autres, aux flottes du gouvernement du Canada. Notre entreprise possède son propre parc de véhicules alimentés au carburant E85.

Cette technologie ne cesse de m'étonner. J'ai conduit jusqu'ici aujourd'hui dans une Chevrolet Impala alimentée au E85. C'est toujours incroyable pour moi de savoir que l'essence qui emplit le réservoir de ma voiture provient d'une tige de céréales.

Des questions complexes se posent concernant la mise à l'échelle et les coûts associés au passage de la démonstration à la commercialisation. Vous nous demandez où nous en sommes en fait d'échéance? Nous espérons pouvoir prendre une décision finale en matière d'investissement vers la fin de cette année ou au début de 2010, décision qui serait suivie d'une période de construction de deux ans. C'est donc dire que nous nous dirigeons vers le printemps ou l'été de 2012, si nous arrivons à prendre une décision finale avant janvier 2010. D'ici 2012, nous aurions établi notre première usine commerciale.

**M. Pierre Lemieux:** Monsieur Haig.

**M. Tim Haig:** L'usine de BIOX est actuellement vouée aux biocarburants de deuxième génération. Nous employons des résidus agricoles. Pour revenir au point soulevé par M. Easter, nous utilisons des sous-produits du porc comme matières grasses. Les parties non comestibles sont transformées en essence, qui alimente les voitures. Alors nous y sommes déjà.

Nous envisageons la possibilité de construire de nouvelles usines. Nous étudions rigoureusement des emplacements à Hamilton, à Montréal, à Québec, en Colombie-Britannique, ainsi qu'en Alberta.

Il faut maintenant obtenir une certaine certitude quant à la réglementation. Nous sommes d'accord avec M. Boag concernant la certitude politique; là où nous ne nous entendons pas, c'est à propos de l'échéance. Ce qui est extraordinaire avec la démocratie, c'est qu'elle nous permet d'être d'accord...

**M. Pierre Lemieux:** Quel est donc votre point de vue à ce sujet?

**M. Tim Haig:** À notre avis, nous avons déjà atteint ce stade avec le biodiesel. La prochaine grande percée pour ce type de carburant sera l'utilisation des algues, qui sont composées à 50 p. 100 de matières grasses. Le biodiesel est fabriqué à partir de matières grasses. On étudie actuellement les propriétés des algues. On participe activement à ces recherches et à d'autres portant sur la filtration des matières grasses. Je crois que nous allons assister à des progrès retentissants dans ce secteur, des avancées qui nous seront sans doute très profitables.

**M. Pierre Lemieux:** D'accord, mais j'aimerais savoir quand nous pouvons espérer une commercialisation à grande échelle.

On ouvre encore des usines de biocarburants de première génération. J'ai assisté aux annonces de construction de vastes usines de production de biocarburants de première génération. Je veux connaître votre opinion: À quand la multiplication des usines de biocarburants de deuxième génération dans le paysage économique du Canada? À quand la réelle transition de la majeure partie du marché vers les carburants renouvelables de deuxième génération?

**M. Jeff Passmore:** Je laisserai le soin à mon collègue de vous parler du biodiesel. Je vais tenter pour ma part de répondre à votre question en ce qui a trait à la cellulose.

Si vous faites référence à une distribution à grande échelle de l'éthanol cellulosique dérivé de la biomasse, je ne crois pas que ce sera avant 2015.

**M. Pierre Lemieux:** Très bien. Merci.

**M. Tim Haig:** Pour ce qui est du biodiesel, je crois que ce pourrait être possible. Nous sommes déjà arrivés à ce stade. Des 120 millions de litres produits au Canada, presque 100 millions de litres sont des biocarburants de deuxième génération.

Jusqu'à un certain point, nous sommes prêts. Nous devons maintenant faire progresser le marché.

**M. Pierre Lemieux:** Je comprends.

**M. Jeff Passmore:** J'aimerais formuler un commentaire à propos du Canada.

Le Canada s'est montré très agressif dans les objectifs qu'il a établis, en visant les 16 milliards de gallons aux États-Unis. Reste à voir maintenant s'il pourra atteindre cette cible, car c'est un chiffre colossal. Cela représente en fait une fois et demie la consommation totale de carburant du Canada.

On vise donc à exporter 16 milliards de gallons d'éthanol cellulosique sur le marché américain d'ici 2022, un objectif que l'on tentera d'atteindre progressivement à partir de 2010. Le Canada vise en effet les 100 millions de gallons en 2010, 250 millions de gallons en 2011, et on augmentera graduellement les cibles pour atteindre 16 milliards de gallons d'ici 2022.

• (1215)

**Le président:** Merci beaucoup.

Votre temps est écoulé, monsieur Lemieux.

Madame Bonsant.

[Français]

**Mme France Bonsant (Compton—Stanstead, BQ):** Merci, monsieur le président.

J'essaie de comprendre, car je ne suis pas dans le domaine de la biologie. Vous apportez le maïs à une entreprise. S'agit-il d'une sorte de raffinerie comme celles qu'on voit dans le secteur du pétrole? C'est ainsi? D'accord. Je vois ça un peu partout. Est-ce vous qui négociez directement avec les agriculteurs l'achat des boisseaux de maïs?

[Traduction]

**M. Gordon Quaiattini:** Oui, madame Bonsant, je peux répondre à votre question. Il existe en effet des bioraffineries. Pour la production de l'éthanol, on utilise uniquement l'amidon issu du grain. Les nutriments et les vitamines sont extraits lors du processus de production. Ce qui reste des grains, les céréales à distillerie, est réutilisé dans le secteur agricole comme aliments pour animaux. Les agriculteurs ont surtout besoin des céréales à distillerie, un concentré de vitamines et de nutriments. Seul l'amidon est employé dans la production de l'éthanol.

[Français]

**Mme France Bonsant:** Pourquoi du maïs? Pourquoi pas de l'huile de canola, d'olive ou autre? Quand le pétrole coûte 150 \$ le baril, il y a toujours des patentoux qui inventent des choses. Dans mon comté, un monsieur a inventé une voiture fonctionnant avec de la vieille huile à patates frites. Ce n'est pas de l'huile de maïs, mais de l'huile d'olive mélangée à d'autres ingrédients.

[Traduction]

**M. Gordon Quaiattini:** Je vais d'abord répondre à votre autre question. Pour ce qui est de l'achat de maïs, j'avais oublié de vous mentionner que nos usines négocient directement avec les agriculteurs. Il est possible de conclure différentes ententes contractuelles pour que les agriculteurs puissent vendre leurs grains directement aux usines d'éthanol.

On parle ici de deux types différents de biocarburants. Le maïs est utilisé dans la production de l'éthanol. Le canola et les autres plantes oléagineuses sont quant à eux utilisés dans la production du biodiesel. Il est tout simplement question d'un autre carburant.

Tim, vous voulez peut-être intervenir.

**M. Tim Haig:** En somme, l'éthanol, au Canada en tout cas, sert à alimenter les voitures, tandis que le diesel, ou le biodiesel, alimente les autobus et les camions. Personne ne dame le pion à personne, car ce sont deux carburants différents. Les huiles transformées en biodiesel vont dans les voitures équipées d'un moteur diesel, et c'est ce que nous produisons. L'amidon de maïs sert à produire de l'essence. Ce sont deux plates-formes très différentes.

[Français]

**Mme France Bonsant:** Certaines années, le maïs a une maladie; il est envahi par une sorte de vers ou quelque chose du genre. Peut-on encore s'en servir? Je sais que les bibites n'entrent pas dans le maïs, mais la qualité de ce dernier est-elle la même en vue de la production d'éthanol?

[Traduction]

**M. Gordon Quaiattini:** Oui, la qualité est la même. Il existe différentes variétés de maïs. Il y a le maïs cultivé pour la consommation alimentaire et le maïs fourrager. Le maïs employé pour la production d'éthanol en Amérique du Nord est une variété appelée « maïs jaune denté », un maïs fourrager. Cette variété n'est pas cultivée pour la consommation alimentaire. Il s'agit d'un maïs à utilisation industrielle, qui sert de matière première dans les aliments pour animaux et qui est employé dans la production d'éthanol. C'est une variété de maïs distincte et de qualité bien différente.

[Français]

**Mme France Bonsant:** L'éthanol peut-il entrer dans la composition du *jet fuel*? On parle beaucoup de voitures et de diesel, mais peut-on ajouter de l'éthanol au *jet fuel*?

[Traduction]

**M. Tim Haig:** Non. Un moteur à réaction ressemble un peu à un moteur diesel. Certains avions à réaction sont maintenant alimentés au biodiesel. Je crois que c'est la compagnie aérienne Air New Zealand qui a fait volé récemment un avion à réaction alimenté au biodiesel. Le biodiesel serait davantage susceptible de percer ce secteur que l'éthanol, mais c'est peu probable. Pour une foule de raisons dont M. Boag pourrait vous parler, l'emploi du biodiesel serait plus approprié sur les routes que dans le ciel.

Le carburant qui alimente un moteur à réaction provient de la portion diesel ou de la portion distillée du pétrole extrait. Un baril de brut est composé d'environ un tiers de diesel et d'un tiers d'essence. On trouve aussi du bitume au fond du baril et différentes vapeurs sur le dessus, mais je peux facilement me tromper.

Ce sont des carburants totalement différents qui sont destinés à des marchés différents. C'est ce que font nos collègues, et ils le font très bien.

• (1220)

[Français]

**Mme France Bonsant:** On sait que les avions polluent beaucoup. On veut réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par les camions et les voitures, mais mène-t-on actuellement des études en vue de réduire les émissions produites par les avions?

[Traduction]

**M. Peter Boag:** Beaucoup de choses se passent et on explore différentes possibilités pour déterminer comment les biocarburants peuvent nous permettre d'améliorer notre performance environnementale. C'est le cas pour le transport routier, le transport maritime et le transport aérien. Je pense que l'Organisation de l'aviation civile internationale a récemment financé un projet qui visait à examiner,

en collaboration avec le milieu de l'aviation, l'avenir potentiel des biocarburants dans le domaine du transport aérien.

Alors, oui, on effectue beaucoup de recherches et beaucoup d'études à ce sujet. Ces efforts se poursuivront sans doute pendant un certain temps, car d'innombrables débats et discussions ont cours sur les répercussions que cela pourrait avoir sur notre performance.

[Français]

**Mme France Bonsant:** Le gouvernement demandait que l'essence contienne au moins 5 p. 100 d'éthanol.

[Traduction]

**Le président:** Je suis désolé, votre temps est écoulé. Nous devons céder la parole à M. Shipley.

[Français]

**Mme France Bonsant:** Je suis désolée, mais vous étiez dans la lune; c'est trop tard.

[Traduction]

**Le président:** Votre temps était écoulé bien avant que les témoins ne répondent à votre dernière question.

[Français]

**Mme France Bonsant:** La prochaine fois, monsieur le président, laissez de côté votre BlackBerry.

[Traduction]

**Des voix:** Oh, oh!

**Une voix:** Bien dit.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Touché.

Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'avoir accepté notre invitation.

Pour ce qui est des carburants renouvelables, nous avons cru comprendre, à l'issue d'une table ronde avec des agriculteurs, que les résidus posaient certains problèmes en ce qui concerne la cellulose.

Savez-vous si Agriculture Canada, ou d'autres organisations, ont fait des études pour savoir quel était l'impact de l'élimination des résidus, en tout ou en partie? Est-ce que cela a un impact négatif, comme la dégradation du sol?

**M. Jeff Passmore:** Vous devriez peut-être poser la question à votre voisin de gauche. Il pourrait vous répondre aussi bien que moi.

Fondamentalement, nous ne choisirions jamais d'extraire... Par exemple, dans l'Ouest canadien, il y a des zones de sol argileux dans le sud, des zones de sol brun au nord, puis des zones de sol noir qui s'étendent entre Brandon et Saskatoon, en passant par Edmonton vers le nord-ouest.

C'est à l'intérieur de ces zones que l'on songe à extraire de la paille, car les agriculteurs ont vraiment de la difficulté à s'en débarrasser. Le labourage ne constitue pas toujours la meilleure solution. En effet, les agriculteurs tentent de plus en plus d'adopter des méthodes de préparation limitée du sol ou de culture sans labours, des pratiques qui leur évitent de labourer le sol et qui leur permettent ainsi d'économiser de l'essence.

Par ailleurs, nous ne prétendons pas en savoir plus que les agriculteurs au sujet de l'aménagement du sol. Pour en revenir à la question de Mme Bonsant à savoir si nous négocions directement avec les fournisseurs, la situation est la même dans l'industrie de l'éthanol cellulosique. Nous avons conclu des contrats avec 600 agriculteurs qui nous fournissent de la paille.

Nous avons découvert que dans un bassin donné, environ la moitié des agriculteurs veulent se défaire de la moitié de leur récolte de paille. Nous prenons à peu près le quart des récoltes de paille dans n'importe quel bassin donné. Le reste des récoltes est laissé sur place pour nourrir le sol.

**M. Bev Shipley:** Je suis originaire de l'Ontario, où ces pratiques auraient des répercussions différentes sur différents types de sol... particulièrement, de notre point de vue, en ce qui a trait au maïs.

Monsieur Haig, vous nous avez dit que la prochaine percée dans le domaine serait l'extraction de l'huile des algues. Je trouve cette idée particulièrement intéressante. J'ai d'ailleurs pris part à certaines discussions concernant les répercussions que cela pourrait notamment avoir sur l'industrie des productions animales. Peut-être pourriez-vous m'aider à comprendre les recherches qui ont été faites à ce sujet et où vous en êtes à cet égard. Et qu'est-ce que cela pourrait représenter pour les grandes exploitations agricoles qui produisent d'énormes quantités de fumier liquide?

Est-il possible de cultiver ou de récolter un produit comme l'algue, ou de le laisser dans un réservoir avec un liquide qui n'a plus... ou qui renferme toujours des nutriments, afin d'en faire un fertilisant? Est-ce documenté quelque part?

• (1225)

**M. Tim Haig:** C'est une matière incroyable. Une des principales applications de l'algue consiste à épurer le charbon. On veut faire bouillonner des gaz de combustion au milieu des champs d'algues pour épurer le charbon. Cette technique permettrait de réduire d'entre 40 et 50 p. 100 les émissions de gaz à effet de serre. C'est énorme.

Par contre, quand il est question du fumier, on revient... Nous ne prétendons pas que seuls l'éthanol et le biodiesel auront leur place dans la cour des carburants. Il faut aussi penser au méthanol. Une des plus importantes et efficaces utilisations du fumier — j'ai grandi sur une ferme laitière — consiste à le transformer en méthanol, qui permet d'alimenter les voitures et les véhicules polycarburants. C'est probablement encore la meilleure façon de s'en servir.

Encore là, nous mêlons les deux plates-formes. La moitié de la composition des algues sert à produire le diesel. L'autre moitié se compose quant à elle de protéines et d'amidon. L'amidon peut à son tour être utilisé pour produire de l'éthanol, et les protéines peuvent servir à l'alimentation des animaux.

Cette découverte offre ainsi de nombreuses possibilités, ce qui est très encourageant. Beaucoup d'argent est investi dans cette initiative, mais nous sommes très satisfaits des résultats jusqu'à maintenant.

**M. Bev Shipley:** J'ai eu vent d'un cas où c'est un peu ce qui s'est passé.

Je m'interroge au sujet du commentaire formulé sur la bioéconomie, particulièrement en ce qui concerne les différents types de biomasse qui seront utilisés à des fins autres que celle des matières premières, c'est-à-dire pour la fabrication de plastiques, de produits chimiques et de produits pharmaceutiques. C'est un secteur en pleine croissance. J'aimerais savoir où cela nous mènera en fait d'agriculture.

**M. Tim Haig:** Je crois que vous faites référence à la lignine de la cellulose qui est utilisée dans la fabrication de panneaux de fibres.

C'est intéressant. En 1970, un cheik avait affirmé que le pétrole, en pensant à toutes ses applications, était beaucoup trop précieux pour qu'on ne le consume. En fait, c'est la même chose pour le biodiesel et les carburants renouvelables. Nous produisons une chaîne carbonée qui pourrait être utilisée à toutes les sauces; il n'y a pas de limite à ce que vous pouvez faire une fois que vous avez réussi à former une chaîne carbonée.

**M. Jeff Passmore:** Je ne vous donnerai pas un cours de chimie, mais lorsque vous avez retiré la cellulose de la paille et que vous en avez fait du glucose, donc du sucre, vous n'avez pas à le faire fermenter et à le distiller pour obtenir de l'alcool; vous pouvez le transformer en polymères pour faire du plastique. C'est ça la bioéconomie.

**Le président:** Merci beaucoup.

Le comité doit s'occuper de certaines questions.

Je tiens à vous remercier tous d'être venus aujourd'hui. Vous nous avez beaucoup éclairés.

**M. Gordon Quaiattini:** Monsieur le président, on nous a demandé de l'information. Si le comité désire obtenir d'autres renseignements par l'entremise de sa greffière, nous serons très heureux de les fournir.

**Le président:** Nous vous en serions reconnaissants. Merci encore.

Pour le comité, une motion de budget a été adoptée hier par le Sous-comité sur la salubrité des aliments. Cette motion doit être ratifiée par le comité principal.

Quelqu'un pourrait-il lire la motion pour que nous puissions en proposer l'adoption?

**L'hon. Wayne Easter:** Nous parlons du budget, n'est-ce pas?

**Le président:** Oui.

Quelqu'un est-il prêt à proposer l'adoption de la motion?

**L'hon. Wayne Easter:** Je suis disposé à en faire la proposition.

Je propose l'adoption du budget de 102 800 \$ du Sous-comité sur la salubrité des aliments.

**Le président:** Merci beaucoup.

(La motion est adoptée [voir le *Procès-verbal*].)

**Le président :** Y a-t-il une autre motion ou un avis de motion?

**M. Pierre Lemieux:** Où en sommes-nous?

**Le président:** Nous venons de traiter la motion relative au sous-comité.

**L'hon. Wayne Easter:** Nous avons augmenté la somme à 202 000 \$.

**M. Pierre Lemieux:** C'était au sujet du budget?

**L'hon. Wayne Easter:** Oui. C'est fait.

**M. Pierre Lemieux:** N'avions-nous pas interrompu nos travaux pour dix minutes, monsieur le président?

**Le président:** Pas du tout.

**M. Pierre Lemieux:** Oh, mon Dieu. Nous pourrions toujours modifier cela plus tard, s'il le faut.

**Une voix :** Qu'est-ce qui se passe?

• (1230)

**Le président:** Je dois encore rappeler que nous n'avons pas beaucoup de temps.

**M. Pierre Lemieux:** Monsieur le président, je voudrais présenter un avis de motion.

Compte tenu de la discussion que nous avons eue à la dernière réunion, je vais demander le consentement unanime du comité. Peut-être pourrions-nous traiter cette motion aujourd'hui, et je vais vous expliquer pourquoi. Je sais toutefois qu'il me faut le consentement unanime du comité.

Ai-je le consentement requis pour distribuer cette motion de façon que vous puissiez tous la lire?

Il s'agit en fait d'aller plus loin que la motion proposée précédemment par M. Easter concernant l'enquête COOL. Dans sa motion, M. Easter veut faire venir des responsables américains ici. Pour ma part, j'estime qu'il serait beaucoup plus avantageux de nous rendre là-bas. Nous aurions accès à plus de gens et je crois que nous pourrions défendre notre position de façon très énergique à Washington.

Je vais donc la lire, monsieur le président. Même si je l'ai distribuée, j'aimerais qu'elle figure au compte rendu. Ma motion se lit donc comme suit:

Que, en raison de l'impact qu'occasionne l'étiquetage indiquant le pays d'origine aux éleveurs canadiens, le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire devrait se rendre à Washington pour rencontrer des dirigeants, parlementaires et intervenants américains.

Je demande le consentement unanime pour que nous puissions discuter de cette question et peut-être voter aujourd'hui. Notre réaction sera probablement favorable, étant donné que nous voulons tant aider le secteur de l'élevage. En outre, plus nous agissons tôt, mieux ce sera. Nous aurons une semaine d'intersession bientôt et nous pourrions en profiter pour nous rendre là-bas.

**M. Randy Hoback:** Non.

**M. Pierre Lemieux:** Bon, peut-être pas; je dis simplement que le plus tôt sera le mieux, monsieur le président. En fait, étant donné qu'il s'agit d'une question très pertinente, il vaut mieux laisser à la greffière du temps pour prendre les dispositions nécessaires. Vous voudrez peut-être savoir si nous avons le consentement unanime pour discuter de cette question.

**Le président:** J'aimerais que tout le monde sache ce que j'ai dit à M. Bellavance lorsque je suis arrivé. Je dois bientôt aller à la Chambre et j'allais lui demander de prendre le fauteuil.

Sommes-nous tous d'accord pour prendre une décision aujourd'hui?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Voulez-vous adopter la motion?

Monsieur Easter.

**L'hon. Wayne Easter:** Je souhaite obtenir une clarification, monsieur le président.

Nous avons adopté la motion précédente. Je crois, cependant, que nous devrions toujours demander aux responsables canadiens ainsi qu'aux représentants de l'ambassade américaine de venir témoigner, car les témoignages devant le comité sont rendus publics. C'est important. J'appuie la motion à 100 p. 100, et nous devons agir rapidement sur le dossier.

**Le président:** Monsieur Bellevance.

[Français]

**M. André Bellavance:** Je faisais partie du Comité de l'agriculture — je ne me souviens plus en quelle année exactement — et nous

étions allés discuter de ce sujet à Washington, aux États-Unis. Par contre, nous avons eu une journée beaucoup plus remplie que si nous n'avions discuté que d'étiquetage des produits d'origine.

Je me dis que la façon dont c'est présenté est vague. Si le comité se déplace, considérant les coûts, j'aimerais qu'on ait d'autres sujets de discussion avec des parlementaires américains.

À l'époque, nous avons également eu une séance de breffage avec une personne du ministère américain de l'Agriculture. Nous avons rencontré l'ambassadeur, M. Michael Wilson. Nous avons quand même mené une mission, que je n'avais personnellement pas pu compléter, mais ceux qui étaient demeurés sur place le jour suivant avaient eu des informations, des rencontres et des discussions intéressantes.

La motion qui dit que nous voyagerons, que nous parlerons de tel ou tel sujet, serait peut-être précipitée dans la mesure où nous avons demandé à certaines gens de venir en discuter en comité. Si nous allions aux États-Unis pour discuter des mêmes questions, je trouverais cela un peu...

Autrement dit, je ne suis pas en désaccord sur l'esprit de la motion, mais j'aimerais qu'on la peaufine un peu. Il me semble aussi que cela survient brusquement, aujourd'hui.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Bellavance, sachez qu'il faudra du temps pour organiser un tel voyage. Déjà, il semble que la semaine de congé ne conviendra pas. Moi-même, j'ai déjà d'autres obligations. Ce que je tiens à vous dire, c'est que nous aurons amplement le temps d'en discuter et d'ajouter d'autres sujets. Je ne m'exprime ni au nom du comité, ni au nom du gouvernement: personnellement, je trouve vos propos sensés. Nous devrions effectivement en faire un maximum lorsque nous serons sur place.

Monsieur Lemieux.

**M. Pierre Lemieux:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, ce sera le comité qui décidera des dates du voyage. Je n'ai fait qu'une proposition; nous devons bien sûr en discuter davantage.

Quant à l'intervention de M. Easter concernant sa motion, j'aimerais dire que nous l'avons adoptée. Nous devons effectivement faire témoigner des représentants de l'ambassade américaine. Je crois que cela nous sera utile dans notre travail, notamment avant notre voyage aux États-Unis.

Quant à l'intervention de M. Bellavance, monsieur le président, l'étiquetage du pays d'origine est un sujet d'actualité au sein du secteur de la viande rouge. Je crains que si nous élargissons l'éventail des sujets que nous aborderons lors des rencontres, nous risquons de nous éparpiller. Je crois que nous devrions mettre l'accent sur l'étiquetage du pays d'origine et l'incidence sur notre secteur de la viande rouge. Si nous nous rendons aux États-Unis pour aborder une vaste gamme de sujets, à ce moment-là, l'étiquetage du pays d'origine se noie parmi les nombreux sujets abordés.

Nous avons entendu des témoignages de représentants du secteur de la viande rouge. J'ai animé des tables rondes, comme je l'ai indiqué, et le ministre a fait de même. Le secteur de la viande rouge nous indique clairement qu'il en ressent l'incidence. Je crois que nous devrions cibler nos efforts. Nous y allons pour parler sérieusement de l'étiquetage du pays d'origine. Voulons-nous aborder d'autres sujets? On pourra en discuter plus tard si vous y tenez, mais je ne veux pas diminuer ni l'ampleur, ni l'importance de l'étiquetage du pays d'origine pendant notre voyage.

Merci beaucoup.

•(1235)

[Français]

**Le vice-président (M. André Bellavance):** Y a-t-il d'autres discussions? Sommes-nous prêts à voter?

(La motion est adoptée.)

**Le vice-président (M. André Bellavance):** On a adopté le budget, on a tout fait, alors nous nous reverrons à la prochaine séance.

La séance est levée.

---







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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

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

---

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

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