



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des ressources naturelles

---

RNNR • NUMÉRO 009 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 15 juin 2006**

**Président**

M. Lee Richardson

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

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

## Comité permanent des ressources naturelles

Le jeudi 15 juin 2006

• (1105)

[Traduction]

**Le président (M. Lee Richardson (Calgary-Centre, PCC)):** La séance est ouverte.

Je vous remercie d'être à l'heure. Le comité est au complet, à une exception près.

Nous accueillons ce matin Jack Belletrutti, de l'Institut canadien des produits pétroliers, Kory Teneycke, de l'Association canadienne des carburants renouvelables, et Jesse Row et Matthew Bramley, de Pembina. Je vois que nous avons également Alain Perez.

Nous n'avons pas parlé de l'ordre de comparution. Nous allons donner 10 minutes à chaque organisation et vous pouvez décider entre vous qui commencera. Ensuite, nous passerons aux questions.

Pourquoi ne pas commencer avec Pembina? Voulez-vous commencer?

**M. Jesse Row (directeur, Groupe des communautés durables, Institut Pembina):** En fait, nous en avons discuté un peu entre nous, après votre remarque...

**Le président:** Ah bon, vous en avez parlé? Très bien.

**M. Jesse Row:** ... et nous allons passer en troisième. Je ne sais plus qui doit commencer.

**M. Alain Perez (président, Institut canadien des produits pétroliers):** C'est moi.

**M. Jesse Row:** Très bien, vous pouvez commencer.

Tout le monde est d'accord?

**Le président:** Très bien.

Allez-y.

**M. Alain Perez:** Bonjour, Monsieur le président.

Merci de nous donner l'occasion de présenter nos positions et de répondre à vos questions.

L'Institut canadien des produits pétroliers, l'ICPP, appuie vigoureusement la mise en place d'une politique nationale sur les carburants renouvelables. Même si notre principale mission consiste à représenter l'industrie canadienne du raffinage et de la commercialisation, il convient de noter que deux des sociétés membres de l'ICPP, Suncor et Husky, sont de grands producteurs d'éthanol et que deux autres, Shell et Petro-Canada, sont d'importants actionnaires de la compagnie Iogen qui est à notre avis le chef de file canadien et mondial de la production d'éthanol à partir de la biomasse, produit qui pourrait être commercialisé dans peu de temps. Nous nous occupons donc d'éthanol depuis un certain temps.

Nous avons signalé notre appui à une politique nationale sur les carburants renouvelables le 16 décembre, au cours de la dernière campagne électorale. Nous avions publié un communiqué de presse avant même les annonces faites par le Parti libéral et le Parti conservateur. Depuis, l'Institut participe activement aux démarches

fédérales et provinciales sous les auspices du Conseil des ministres de l'énergie en vue de préparer un Livre blanc au mois d'août et de formuler une politique.

Nous tentons également de forger une alliance de compagnies produisant de l'éthanol, de groupes environnementalistes et de groupes de consommateurs afin de présenter nos thèses sur cette question en englobant tous les aspects que devrait à notre avis inclure une politique nationale sur les carburants renouvelables. C'est un sujet très complexe.

Voici quelques-unes des questions auxquelles nous pensons que le gouvernement du Canada doit répondre: comment bâtir une industrie mondialement compétitive des carburants renouvelables, notamment face aux industries des États-Unis et d'autres pays; comment définir un cadre stratégique respectant les ententes nationales et internationales en matière de commerce, en particulier, l'Accord intergouvernemental sur le commerce — AIC — et l'ALENA. La principale raison pour laquelle nous souhaitons une politique nationale sur les carburants renouvelables est que les politiques provinciales actuelles, notamment du Québec, du Manitoba ou de la Saskatchewan, contreviennent à ces traités. On ne peut pas mélanger ou produire de l'éthanol en Ontario et le vendre en Saskatchewan sans un énorme handicap financier. Voilà donc le genre de choses que devrait régler une politique nationale.

La troisième question est de savoir comment harmoniser les politiques du Canada et des États-Unis afin de préserver la libre circulation des marchandises, qu'il s'agisse d'éthanol, d'essence ou de mélange éthanol-essence, entre nos deux pays. Nous soutenons qu'il faut préserver le marché nord-américain des carburants car il a été essentiel pour assurer la prospérité de l'industrie et a certainement été bénéfique aux consommateurs en leur assurant de bas prix, question dont nous avons souvent parlé.

L'harmonisation avec les États-Unis sera très difficile pour le gouvernement du Canada. Les États-Unis sont en avance sur nous et, même s'ils sont censés être les leaders mondiaux de la liberté des marchés, ils ont instauré un système de subventions à tous les niveaux — aux agriculteurs, aux producteurs et aux mélangeurs — qu'ils ne changeront pas. L'harmonisation sera donc difficile mais c'est plus votre responsabilité que la mienne. Si les marchés ne sont pas harmonisés, certaines branches de l'industrie canadienne seront sérieusement désavantagées par rapport à leurs homologues américaines. Il faut garder ça à l'esprit.

●(1110)

Finalement, comment établir et appliquer des normes de qualité pour tous les carburants renouvelables afin de nous assurer qu'ils seront acceptés par les consommateurs parce qu'ils sont sans danger?

J'ai souligné plus tôt que nous souhaitons collaborer entièrement avec les gouvernements et les principaux intervenants. La politique que nous proposons s'inspire des recommandations de l'Association canadienne des carburants renouvelables (ACCR) et reflète les principes d'harmonisation du commerce, d'acceptation par les consommateurs et de soutien aux technologies de pointe prometteuses.

Nous avons énoncé notre position dans deux lettres, jointes à notre mémoire, adressées respectivement au ministre Strahl et au ministre Lunn, avec copies à leurs collègues.

Je vais continuer en français, si ça ne vous dérange pas.

[Français]

Il n'est pas facile d'élaborer une politique nationale en respectant l'échéancier proposé, c'est-à-dire 2006, selon ce que nous comprenons.

Les carburants renouvelables peuvent aider le Canada à satisfaire sa demande en carburants au cours des prochaines années, si cette politique est jumelée à des mesures de conservation efficace. Ces deux politiques jumelées pourraient renverser finalement la tendance actuelle et permettre de voir une décroissance de la consommation des produits pétroliers, chose que nous attendons depuis longtemps. Cependant, d'importantes considérations de nature politique pourraient engendrer des décisions malheureuses si elles ne sont pas prises en compte.

La première est que les gouvernements provinciaux auront des choix très difficiles à faire. Vont-ils céder leurs pouvoirs à Ottawa? Vont-ils plutôt accepter d'harmoniser leur réglementation avec la politique nationale?

Finalement, en ce qui concerne le gouvernement fédéral, nous sommes préoccupés par l'objectif fixé de régler tous les problèmes pour tous les carburants renouvelables en quelques mois seulement. Ajouter 5 p. 100 d'éthanol à l'essence d'ici 2010 est un objectif relativement facile à réaliser. C'est un produit connu qui fonctionne bien dans les automobiles et qui respecte leur garantie. Toutefois, nous pensons que le gouvernement fédéral doit résister à la tentation de s'engager de façon précipitée pour les autres carburants renouvelables, en particulier le biodiésel. La prudence est de mise parce qu'il y a une absence de normes. Il faut tenir compte du climat froid du Canada et tenir compte aussi du fait que les futurs consommateurs, dont les camionneurs, n'acceptent toujours pas ce produit.

Nous sommes donc convaincus que ces produits ont un avenir, mais il reste encore beaucoup à faire avant de pouvoir les réglementer.

En conclusion, permettez-moi de vous rappeler que les carburants renouvelables seront mélangés et vendus par nous. Nous estimons que notre savoir-faire est essentiel à l'élaboration d'une politique nationale. Notre appui est réel, nos préoccupations le sont aussi. Nous ne ménagerons donc aucun effort pour faire connaître à tous les responsables les politiques, les défis et les opportunités que nous voyons dans ce domaine.

Merci.

●(1115)

[Traduction]

**Le président:** Merci, M. Perez.

**M. Kory Teneycke (directeur exécutif, Association canadienne des carburants renouvelables):** Monsieur le président et honorables membres du comité, merci de permettre à l'Association canadienne des carburants renouvelables de prendre la parole devant vous aujourd'hui.

L'ACCR est un organisme sans but lucratif dont la mission est de promouvoir les carburants renouvelables dans le domaine du transport en sensibilisant les consommateurs et en s'adressant aux gouvernements.

Il y a parmi nos membres des représentants de tous les paliers de l'industrie de l'éthanol et du biodiesel, notamment des producteurs de céréales et d'éthanol cellulosique, des producteurs de biodiesel, des entreprises de technologie des carburants et des associations agricoles.

Il va sans dire que l'ACCR soutient avec enthousiasme l'engagement du gouvernement d'exiger que 5 pour cent de carburants renouvelables en moyenne soient présents dans l'essence et le diesel au Canada, notamment l'éthanol et le biodiesel, d'ici à 2010. L'Association est encouragée par l'accueil favorable que cet engagement a reçu de la part des gouvernements provinciaux et territoriaux. Nous pensons que tous les paliers de gouvernement sont intéressés non seulement par les avantages environnementaux liés à l'ajout de carburants renouvelables comme l'éthanol et le biodiesel, mais aussi par les avantages économiques que comporte la production de ces carburants au Canada.

Dans ce cadre, j'aimerais informer le Comité que l'ACCR et ses membres sont en train de procéder à des consultations exhaustives à propos des obstacles empêchant le développement d'une industrie dynamique des carburants renouvelables au Canada et des instruments économiques et réglementaires pouvant y remédier.

Notre rapport final doit être rendu public le 24 juillet 2006, avant la réunion des premiers ministres à St. John's. Sans préjuger des conclusions de ce rapport, il est évident qu'il est absolument nécessaire de créer un environnement économique et réglementaire stable et concurrentiel par rapport aux autres juridictions si nous voulons construire au Canada les usines de production d'éthanol et de biodiesel que requiert l'engagement de 5 p. 100.

Ce ne sera pas une mince affaire. Alain et l'ICPP ont indiqué que les États-Unis et d'autres pays sont largement en avance par rapport à nous. Selon les calculs, cet engagement de 5 p. 100 pourrait représenter jusqu'à 3 milliards de litres de carburant renouvelable, alors que notre production actuelle est de 300 millions de litres. Autrement dit, elle devra décupler.

Heureusement nous ne partons pas de rien. Nous avons plusieurs usines d'éthanol sur le point d'entrer en activité, ce qui permettra à l'Ontario et à la Saskatchewan de porter notre capacité de production à 800 millions de litres environ d'ici le début de 2007. Ces usines ne sont pas construites par des entreprises qui oeuvrent uniquement dans le secteur des carburants renouvelables mais aussi par Suncor et Husky. Et elles ne sont pas construites seulement dans les provinces que j'ai mentionnées — l'une d'entre elles se trouvera au Québec.

Le Canada n'est pas le seul pays à prévoir une croissance considérable de cette industrie. Aussi impressionnant le chiffre de 3 milliards de litres soit-il, ce n'est qu'une goutte dans l'océan d'un marché nord-américain qui devrait dépasser 38 milliards de litres d'ici à 2010. Aux États-Unis, l'industrie compte aujourd'hui plus de 100 usines d'éthanol, et 30 autres sont en construction. Le marché américain de l'éthanol, avec 38 milliards de litres, devrait pratiquement doubler au cours des deux prochaines années.

De même, le marché du biodiesel devrait quadrupler pour atteindre environ 2 milliards de litres au cours de la même période. Certes, c'est un chiffre beaucoup plus petit, pour un marché beaucoup plus petit, mais il offre quand même un énorme potentiel de croissance pour une production canadienne lucrative de carburant renouvelable. Nous avons la possibilité de produire ces carburants et de les vendre aussi sur le marché américain mais, si nous n'établissons pas un environnement économique et réglementaire compétitif et stable, il est beaucoup plus probable que les céréales et oléagineux du Canada seront expédiés vers des usines américaines et que l'engagement de 5 p. 100 sera satisfait avec des carburants renouvelables importés.

Comme nos membres, nous pensons que l'objectif de 5 p. 100 de carburants renouvelables peut être atteint d'ici à 2010 avec de l'éthanol et du biodiesel produits au Canada. De plus, nous croyons que ceci peut être accompli en respectant les accords commerciaux provinciaux et internationaux — comme vient de le dire l'ICPP, ce n'est pas le cas aujourd'hui — et avec le soutien de nos partenaires de l'industrie pétrolière et du secteur de l'automobile, et une forte participation des producteurs agricoles primaires.

● (1120)

Permettez-moi de conclure en disant qu'il y a de grands avantages sociaux, environnementaux et économiques pour le Canada à se doter d'une industrie dynamique des carburants renouvelables mais que ceci exigera l'élaboration d'une politique adéquate. Nous collaborons avec le gouvernement pour y arriver. Nous sommes heureux du processus et des échéanciers qui ont été fixés. À la fin de notre processus de consultation, en juillet, nous serons très heureux de revenir devant votre comité pour vous donner plus de détails sur les mesures qui nous semblent indispensables pour atteindre ces objectifs.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, Kory.

Je donne maintenant la parole aux représentants de Pembina. Qui va commencer?

**M. Jesse Row:** Moi.

Merci, monsieur le président et honorables membres du comité.

Je vais vous présenter le mémoire de l'institut Pembina en commençant par vous dire qui nous sommes. La description la plus simple consiste à dire que nous sommes une organisation écologiste non-gouvernementale effectuant des recherches depuis plus de 20 ans dans le domaine de l'énergie.

En ce qui concerne les carburants renouvelables, nous avons collaboré avec des entreprises pour exécuter des études sur la situation actuelle de l'industrie avec des instances gouvernementales, comme le Groupe de travail sur les carburants renouvelables du Conseil des ministres de l'énergie et des ONG, pour cerner leurs positions et partager des idées. Nous sommes donc très branchés sur ce secteur.

Notre mémoire porte sur quatre grandes questions. Nous traitons d'abord du contexte global de la politique fédérale en matière

d'environnement, et je pense qu'il est légitime de parler des carburants renouvelables dans ce contexte. Nous traitons ensuite de la manière dont une politique des carburants renouvelables permettrait de maximiser les avantages environnementaux, et nous allons vous dire aujourd'hui comment nous pensons tirer le plus grand avantage environnemental de ces carburants. Ensuite, je crois qu'il serait important de traiter de la concurrence avec le secteur alimentaire et, enfin, des possibilités d'avenir.

Examinons d'abord le contexte général en voyant quel effet la norme de 5 p. 100 de carburants renouvelables pourrait avoir sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Selon les calculs, cette réduction ne serait que de 0,5 p. 100 des émissions nationales. Si l'on considère que trois provinces ont déjà adopté des normes ou sont sur le point de le faire, ça veut dire qu'une action fédérale dans ce domaine aura un effet de moins de 0,5 p. 100. Comme les émissions canadiennes ont augmenté de 30 p. 100 depuis 1990, nous pouvons conclure que la réduction ne serait qu'une goutte d'eau dans l'océan et n'aurait pas d'effet notable sur les objectifs que nous devons atteindre.

Notre message fondamental est que les carburants renouvelables ne sont qu'une composante d'une politique environnementale nationale et d'une politique sur les gaz à effet de serre. En ce qui concerne l'industrie, il faut absolument s'attaquer au problème des émissions de gaz par les véhicules, entre autres.

Voyons maintenant quelle serait l'incidence sur la qualité de l'air. Nous nous sommes penchés sur ces questions et avons constaté que beaucoup d'études y ont été consacrées. Au minimum, la plupart des chercheurs conviennent que les carburants renouvelables ne rendront pas l'atmosphère pire qu'elle n'est aujourd'hui mais que leurs bienfaits restent incertains. Il n'y a aucun consensus sur ce plan et c'est un autre facteur important.

Si nous nous demandons quels sont les meilleurs choix à faire pour formuler une politique environnementale, force est de reconnaître que cette industrie sera assez importante et qu'il vaut donc la peine d'essayer d'en optimiser le rendement environnemental quand on décidera d'élaborer une politique.

Il y a deux choses importantes à prendre en considération. La première est que l'incidence environnementale dépend de la manière dont le carburant est produit. On s'attend aujourd'hui à ce que la majeure partie du carburant commercialisé pour atteindre l'objectif de 5 p. 100 sera de l'éthanol d'amidon issu du blé et du maïs. Nous savons, d'après les recherches effectuées, qu'il y a un très fort consensus sur l'idée que produire de l'éthanol de lignocellulose — c'est-à-dire des fibres de bois — a une incidence beaucoup plus grande sur l'environnement grâce à la réduction des émissions au kilomètre. Le biodiesel est un autre carburant produisant plus de réduction des émissions que l'éthanol d'amidon.

Notre conclusion est que nous devrions adopter des politiques d'appui à l'éthanol de cellulose et au biodiesel. Hélas, ces technologies ne sont pas aussi évoluées que celle de l'éthanol d'amidon, ce qui signifie qu'elles ne seront pas très utiles pour atteindre l'objectif de 5 p. 100 si on ne leur accorde pas un soutien ciblé. Si nous voulons avoir un effet concret dans ce domaine et obtenir des résultats environnementaux notables, nous devons fournir un appui à ces technologies pour leur permettre de décoller.

• (1125)

À la page 4 de notre mémoire, nous indiquons plusieurs secteurs pouvant bénéficier d'un appui ciblé. Les deux premières remarques portent sur l'octroi d'incitatifs au développement, à la commercialisation et à la production d'éthanol de cellulose et de biodiesel.

Si l'on examine quelques exemples des politiques pouvant être élaborées, on peut certainement envisager d'offrir des crédits additionnels en fonction d'une norme d'adoption de carburants renouvelables, comme aux États-Unis. En outre, on peut envisager des incitatifs de production, des incitatifs fiscaux pour les consommateurs et une déduction pour investissement accélérée, outil qui a déjà été utilisé avec beaucoup de succès, par exemple dans les sables bitumineux. Pour amener cette industrie à maturation, on l'a autorisée à déduire 100 p. 100 de ses dépenses d'investissement. Cela était essentiellement destiné à lui permettre de décoller. On peut dire qu'elle a maintenant atteint une certaine stabilité et nous pensons que des mécanismes comme celui-là pourraient être appliqués aux nouvelles industries émergentes afin d'appuyer la prochaine génération de technologies.

Je dois mentionner aussi que les méthodes agricoles ont une forte incidence sur le cycle de vie des émissions et sur l'incidence environnementale de la production de carburants renouvelables. Nous devons donc très certainement adopter des politiques dans ce domaine afin de nous assurer que la production se fait de la manière la plus bénéfique possible.

Les sous-produits de la fabrication de carburants renouvelables peuvent eux aussi offrir de gros avantages sur le plan environnemental. Il s'agit, par exemple, d'aliments pour les animaux et d'engrais. En utilisant ces sous-produits, on remplace les produits équivalents issus d'autres méthodes, ce qui permet de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

Comme la production de carburants renouvelables devrait augmenter, nous pouvons nous attendre à une augmentation considérable de ces sous-produits. Évidemment, si le marché en est inondé et qu'on ne peut plus les vendre, les avantages environnementaux de la production des carburants renouvelables baisseront de manière spectaculaire. Nous croyons qu'il faut agir dans ce domaine en nous assurant que ces marchés apparaissent afin de tirer parti des bienfaits environnementaux des sous-produits.

Parlons quelques minutes de la question des aliments ou des carburants, car elle est très importante au Canada. Ce que je veux dire à ce sujet, c'est qu'il est possible de produire à la fois des aliments et des carburants sur les mêmes terres. Des technologies comme l'éthanol de cellulose permettent d'utiliser la partie non alimentaire de la production, comme les tiges de blé et de maïs, pour produire des carburants. Aider ces technologies peut donc avoir de nombreuses retombées positives. Les conflits potentiels avec la production alimentaire que l'on peut envisager à l'avenir deviendront moins problématiques si nous assurons la transition vers ces nouvelles technologies.

Je veux conclure en parlant des possibilités futures. Il est incontestable que le défi du changement climatique va au-delà des

cinq prochaines années. C'est un défi à long terme. Ce qu'il nous faut maintenant, ce sont de fortes réductions des émissions à long terme et nous pensons qu'il nous incombe de les obtenir en encourageant la fabrication de véhicules capables d'utiliser une proportion élevée de carburants renouvelables.

Je suis sûr que vous avez entendu parler de véhicules pouvant fonctionner avec 85 p. 100 d'éthanol et d'essence. En assurant leur commercialisation, nous commencerons à développer un marché pour le jour où des carburants à concentration élevée pourront être commercialisés. Si nous faisons ça, les consommateurs seront prêts au moment où nous serons prêts à installer des pompes à 85 p. 100 d'éthanol dans nos stations d'essence. Il serait donc bénéfique d'adopter des politiques encourageant la production de tels véhicules à carburant variable.

En conclusion, je veux seulement rappeler que l'adoption d'une norme sur les carburants renouvelables aura incontestablement des retombées environnementales. Leur importance dépendra des détails de la politique adoptée. Jusqu'à présent, nous n'avons vu aucun détail concret à ce sujet et il est donc difficile de faire des projections mais nous avons la conviction qu'il est possible d'adopter de telles politiques pour tirer l'avantage environnemental maximum de cet investissement.

Merci.

• (1130)

**Le président:** Merci.

M. Cullen — ou est-ce M. Tonks qui commence aujourd'hui?

**L'hon. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.):** C'est M. Tonks. Je vais attendre car je suis arrivé un peu en retard.

**Le président:** Je comprends.

**M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.):** Nous n'allons pas nous battre là-dessus, je peux vous le garantir.

**Le président:** Comme vous avez fini votre travail sur le projet de loi C-2, nous sommes heureux de vous revoir, M. Tonks.

**M. Alan Tonks:** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins.

En écoutant vos exposés, j'ai eu l'impression que nous sommes à un moment charnière pour faire passer le secteur des transports à la technologie de l'hydrogène. L'idée d'obtenir une réduction massive des gaz à effet de serre en passant à l'éthanol doit être envisagée par rapport à beaucoup d'autres stratégies de réduction. La première réaction est que nous devrions jamais sous-estimer la réduction, qu'elle provienne de l'éthanol issu des céréales ou de la technologie d'Iogen car ça fait partie d'un paradigme comportemental. Il y a beaucoup de tactiques possibles reliées à un large éventail de stratégies. Aucun des témoins n'a prétendu qu'un secteur seulement pourra apporter une contribution énorme à la réduction des gaz à effet de serre. Il y en aura plusieurs.

Je crois que le comité serait intéressé par l'analogie du biodiesel mentionnée dans plusieurs exposés. Il me semble qu'elle est plus problématique que l'initiative de l'éthanol. M. Teneycke, c'est vous je crois qui avez parlé des questions de transport en mentionnant le camionnage et la législation interprovinciale. Ou c'est peut-être quelqu'un d'autre.

Pourriez-vous préciser pourquoi le biodiesel est freiné par des problèmes de l'industrie, par opposition à l'éthanol, qu'il vienne des céréales ou d'autre chose?

• (1135)

**M. Kory Teneycke:** Je vais vous dire brièvement quelle est pour moi la différence entre les deux, et il se peut que l'ICCP ait un point de vue différent à ce sujet.

C'est un produit beaucoup plus nouveau dans le contexte nord-américain et on se pose donc plus de questions à son sujet, qu'il s'agisse des camionneurs ou d'autres usagers, parce qu'on ne connaît pas aussi bien que le marché européen où c'est une composante beaucoup plus importante des carburants depuis plus longtemps. Le diesel est différent en Europe. Le parc automobile aussi y est différent. Le diesel est beaucoup plus présent sur le marché des véhicules des consommateurs. Il y a donc plusieurs différences.

Comme pour tout nouveau produit, il y a ceux qui arrivent tôt sur le marché et qui font face à un problème d'acceptation, que ce soit pour le biodiesel ou autre chose. L'industrie et les consommateurs essaient de remonter cette pente en faisant mieux comprendre ce carburant. Il est difficile de dire exactement où on en est dans cet effort mais je ne pense pas qu'il y ait un quelconque problème structurel avec le biodiesel. C'est simplement un nouveau produit qui est encore méconnu.

Certains changements infrastructurels seront nécessaires, comme pour l'éthanol, si on veut l'utiliser dans un mélange de carburants. Jack ou Alain sont peut-être mieux placés que moi pour vous répondre de manière détaillée car ils connaissent bien mieux la situation.

**M. Alain Perez:** C'est sans doute une question sur laquelle il y a des nuances d'opinion entre l'ACR et l'ICCP car, fondamentalement, nous recommandons tous la prudence.

Nous ne pensons pas qu'il soit possible d'avoir d'ici à 2010 une politique comprenant des objectifs précis pour le biodiesel car, selon l'énoncé de politique que nous avons vu, c'est l'industrie du camionnage qui serait censée y avoir recours et elle n'en veut pas, pour ses propres raisons. Elle a raison de dire que les normes ne sont pas claires et qu'il y a des problèmes à cause de notre climat froid.

Nous sommes des fournisseurs de carburants. Quand il s'agit d'éthanol, les fabricants d'automobiles en veulent, les consommateurs l'acceptent et le produit sera subventionné d'une manière ou d'une autre, ce qui le rendra acceptable — parce qu'il sera subventionné ou parce que le consommateur acceptera de payer plus cher — mais, en fin de compte, il sera très compétitif.

Le biodiesel est très différent. De plus, les recherches continuent sur les autres utilisations qu'on pourrait en faire. Certains de mes membres, des sociétés internationales, examinent comment utiliser le biodiesel dans leurs raffineries comme produit de charge intermédiaire. En bout de ligne, les bienfaits environnementaux seraient les mêmes.

Pourquoi adopter dans la précipitation une politique qui ne conviendrait pas aux camionneurs, c'est le moins qu'on puisse dire, et modifier toute l'infrastructure du pays pour approvisionner les camionneurs a alors qu'on pourrait tout aussi bien l'utiliser dans les

raffineries? Il faudra encore des mois ou une année pour qu'on en débattenne sérieusement.

Nous disons donc simplement qu'il faut être prudent avec le diesel. Il ne doit pas faire partie du même mandat. Faisons comme s'il y avait deux camions différents et, pour les camions au biodiesel, fixons une échéance plus longue que 2010. Voilà notre position.

**M. Alan Tonks:** Merci, M. Perez.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Nous faisons mieux aujourd'hui.

Je demande à M. Cardin de poursuivre et d'essayer de s'en tenir à sept minutes aussi.

• (1140)

[Français]

**M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs. Il me fait plaisir de vous rencontrer.

Il est évident que le biocarburant crée un engouement quand même très fort et très important auprès de la population, des politiciens, des gens de l'industrie pétrolière et même auprès de ceux qui ont des préoccupations environnementales. Je suis, bien sûr, un partisan de l'environnement; c'est évident.

On sent, de façon générale, qu'il y a un questionnement relativement aux biocarburants, que ce soit l'éthanol, le biodiesel ou un autre.

M. Row a parlé de l'impact que cela pourrait avoir sur l'agriculture. Il y a donc deux niveaux importants de produits pétroliers. Les prix des pétrolières, on le sait, sont fixés mondialement. Ils ne jouent jamais en fonction de l'offre et de la demande, mais les prix augmentent quand même. Cela engendre donc un bénéfice important.

Monsieur Perez, vous avez parlé du prix des biocarburants, c'est-à-dire l'éthanol, etc., toujours en pensant avoir les meilleurs prix possible, un libre-échange, de la concurrence. Donc, d'un côté, on sait que les prix du pétrole sont toujours assez élevés; de l'autre, on vise le meilleur prix possible pour les biocarburants, entre autres l'éthanol.

N'y a-t-il pas un déséquilibre?

Lors d'une réunion antérieure, je me demandais si cela pouvait avoir un effet négatif sur l'agriculture. Si les gens investissent et que les prix du pétrole augmentent, la part d'éthanol à l'intérieur des carburants devient plus grande, plus importante.

M. Row parlait d'un équilibre important entre la faisabilité, ou la rentabilité environnementale, et la rentabilité financière de tout ce domaine des biocarburants.

J'aimerais, si possible, que nous donniez une idée globale de l'impact réel de cela, tant sur l'agriculture que sur l'implication des pétrolières dans le domaine des biocarburants. J'imagine que l'objectif principal des pétrolières reste toujours de faire des profits et de s'assurer qu'il y ait de l'essence à long terme.

J'aimerais que vous nous donniez une vision globale de l'ensemble de ces éléments: les prix du pétrole sur le marché, le prix de l'éthanol et de tous ces produits qu'on veut produire, et l'impact sur l'agriculture.

**M. Alain Perez:** Je peux vous parler des prix du pétrole et de l'éthanol, mais pas de l'agriculture; ce n'est pas mon domaine. Peut-être que M. Row et M. Teneycke auront une opinion sur ce sujet.

Je peux cependant répondre très simplement à votre question sur l'impact sur les produits pétroliers. Pour simplifier la discussion, prenons seulement le marché de l'essence. Les mécanismes de prix, au niveau du continent américain et de l'Europe, sont des mécanismes très connus et très transparents. Vous pouvez voir le prix à la pompe et le comprendre: il y a le brut, les taxes et le prix de gros qu'on peut retrouver en Europe, à New York, etc.

Quand on introduit l'éthanol, on introduit un nouveau produit qui s'appelle E-10, ce qui veut dire de l'essence avec 10 p. 100 d'éthanol. Si la politique permet d'harmoniser le E-10 au Canada avec les autres pays, on va avoir un marché pour ce produit, les prix seront transparents et il est probable que l'essence et le mélange essence-éthanol seront à peu près au même prix. Le danger survient si les politiques provinciales ou fédérale, à la fin, créent au Canada des îlots où, parce qu'on ne peut l'acheter que là, on déconnecte ce marché du marché nord-américain. À ce moment-là, ce sera la demande locale qui fixera les prix. Mon opinion est que les prix vont monter beaucoup pour ce produit s'il y a un marché protégé.

C'est très important, lorsqu'une politique nationale est établie, qu'on puisse comparer les prix d'ici avec les prix aux États-Unis et en Europe. Et pour qu'on puisse les comparer, il faut que les raffineurs puissent acheter leur produit en Europe ou au Brésil ou aux États-Unis ou au Canada, de l'industrie canadienne. Cela assurera que les prix de tous les produits pétroliers, y compris ceux avec de l'éthanol, resteront coordonnés avec les prix mondiaux. Si on crée, comme en Saskatchewan, une politique incitant les gens à n'acheter qu'en Saskatchewan et à ne vendre que ce qu'on produit là, on aura probablement un certain prix pour la Saskatchewan, puisqu'on ne peut pas importer d'ailleurs, et ce prix ne baissera pas. Historiquement, ce sont des prix qui, à ce moment-là, deviennent aussi hauts que le marché le permet. Il est donc très important, au niveau des prix, de...

La seule chose à laquelle vous devriez accorder beaucoup d'attention et d'efforts, c'est à savoir si nous, l'industrie pétrolière, serons capables d'acheter ces produits dans toutes les provinces, aux États-Unis et ailleurs. Si nous sommes capables de le faire, l'intégrité du marché pétrolier va rester.

• (1145)

**M. Serge Cardin:** Reste-t-il assez de temps pour obtenir une réponse au sujet de l'agriculture?

[Traduction]

**M. Kory Teneycke:** Je vais soulever l'aspect agricole de la question en abordant brièvement le problème du prix.

Avoir des frontières ouvertes sera crucial pour avoir des prix concurrentiels. Nous constatons qu'un marché nord-américain se développe pour l'éthanol, avec des prix très transparents. Il se négocie comme n'importe quelle autre denrée à la bourse de Chicago. Tant que les frontières seront ouvertes, à mon avis, nous aurons un système de prix très transparent pour l'éthanol, dont le marché est déjà mûr. Je pense que nous pourrions donc nous protéger contre ça.

Pour ce qui est des producteurs agricoles, je pense que les désavantages tombent dans deux catégories différentes. Il y a d'abord la catégorie des marchés élargis — et des marchés locaux élargis — pour ce qu'ils produisent. Qu'il s'agisse de participation à une usine d'éthanol ou directement de production agricole primaire, s'il y en a

dans votre région — ou même s'il y en a pas, mais il y en a un certain nombre au Canada — il y aura un effet de hausse des cours des denrées agricoles puisqu'il y aura un nouveau marché de très grande taille.

La plupart des analyses économiques montrent que dans un rayon de 100 km d'une usine d'éthanol typique de 120 à 150 millions de litres, les cours des denrées agricoles locales devraient monter de 10 à 15 cents. Si c'est du maïs ou du blé, selon la région où vous êtes, l'usine fera monter le prix de la céréale qui sera utilisée pour le produire. Tout le monde en profitera, quel que soit son secteur de production.

La deuxième catégorie d'avantages sera obtenue par ceux qui auront investi dans l'industrie. Aux États-Unis, environ 40 p. 100 des usines appartiennent aux producteurs agricoles primaires. Ils interviennent à un niveau ou un autre dans environ 60 p. 100 de l'usine. Ces agriculteurs utilisent l'industrie de l'éthanol et, de plus en plus, l'industrie du biodiesel à mesure qu'elle s'épanouit, comme protection naturelle contre la céréale qu'ils cultivent. Si les prix du canola baissent, votre usine de biodiesel devrait être plus rentable et le producteur peut utiliser ça pour se protéger.

La transformation à valeur ajoutée est une chose que le Canada n'a pas beaucoup faite ou pas très bien dans le secteur agricole, dans le passé. C'est ça le problème.

Donc, des marchés plus vastes pour les denrées agricoles, la possibilité de participer à ces entreprises à valeur ajoutée, et la conjugaison des deux fourniront un avantage substantiel aux producteurs agricoles primaires.

• (1150)

**Le président:** Madame Bell.

**Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD):** Merci et merci à tous les témoins. Vos exposés étaient très intéressants.

**Mr. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ):** Peut-être pourriez-vous demander aux témoins de répondre brièvement. Ils pourraient peut-être condenser leurs réponses.

**Le président:** Ce sont des questions difficiles.

**Mme Catherine Bell:** J'espère que ce n'est pas déduit de mon temps.

J'ai quelques questions à poser. Vous avez tous parlé de la nécessité d'adopter une politique ou une stratégie de l'énergie et je suis heureuse que vous réfléchissiez pour le long terme. Nous avons entendu d'autres producteurs d'énergies de remplacement qui nous ont aussi parlé de l'élaboration d'une politique et certains d'entre vous avez dit qu'il est très important de ne pas se tromper en la formulant.

Je me demande quel rôle on devrait confier au secteur des carburants de remplacement dans cette politique. Pourriez-vous mentionner certaines des choses qu'il vous semble important d'inclure dans une telle politique?

Vous avez commencé à en parler en répondant à la dernière question, sur les frontières ouvertes. Je me demande comment nous pourrions faire ça. M. Perez, vous avez parlé des subventions des États-Unis pour stimuler la production, et je me demande comment nous pourrions avoir des frontières ouvertes dans ce contexte. Qu'allons-nous devoir faire?

En outre, en ce qui concerne les investissements — certains d'entre vous avez parlé — il y a des subventions pour d'autres producteurs d'énergie dans notre pays, notamment le pétrole et le gaz naturel, sous forme de crédits d'investissement. Si vous aviez le même genre de choses, cela aiderait-il l'industrie? Et quels types d'incitatifs sont nécessaires pour la recherche et le développement, ou faut-il en adopter pour ça, ou y en a-t-il déjà?

**M. Kory Teneycke:** Puis-je commencer au sujet des investissements?

Comme je l'ai dit, il y a plus d'une centaine d'usines d'éthanol aux États-Unis et plus d'une trentaine d'autres en construction. Dans l'industrie du biodiesel, il y a une douzaine de grandes usines américaines en construction et deux qui ont récemment commencé à fonctionner au Canada.

Dans notre industrie, nous avons une assez bonne idée de ce que serait un environnement économique et réglementaire favorable pour construire des usines. Ce qu'il faut, c'est être dans une juridiction qui génère un taux de rendement des investissements compétitif par rapport aux juridictions voisines. Si vous prenez une usine d'éthanol du blé ou une usine de biodiesel du canola dans l'Ouest canadien, en Saskatchewan ou en Alberta par exemple, sa concurrence se trouve au Dakota du Nord et au Montana. Le coût des produits de charge sera très semblable des deux côtés de la frontière et vous allez construire votre usine là où vous pourrez obtenir le meilleur rendement.

Ce n'est pas différent de l'industrie automobile, de l'industrie aérospatiale ou de n'importe quelle autre industrie non reliée aux ressources qui est axée sur le rendement. Les industries des ressources sont différentes, à l'évidence. On ne peut pas transporter l'uranium du nord de la Saskatchewan dans un paradis fiscal. Il est là où il est et il n'en bougera pas. Dans une industrie manufacturière, on n'est pas enchaîné à un lieu donné.

Avoir des rendements compétitifs est très difficile. Il n'y a pas de solution magique car chaque juridiction est un peu différente des autres du point de vue de ses politiques fiscales ou de son droit du travail. Il y a environ 150 facteurs différents qui déterminent le taux de rendement. En règle générale, si l'on copie les programmes de soutien offerts aux États-Unis, qui sont le marché le plus important auquel nous nous comparons, parce qu'il est tellement intégré, on sera assez compétitif. Je pense que nous sommes assez réalistes pour savoir que le seuil de soutien se situera à un chiffre inférieur à celui qui existe aux États-Unis, mais nous avons certains avantages, notamment des produits de charge moins coûteux.

Je sais que ce n'est pas une réponse simple mais je pense que vous saurez très vite, quand vous verrez des gens annoncer la construction d'usines, si vous avez formulé la bonne politique. Nous sommes tout à fait prêts à analyser nos idées au moyen des modèles économiques de nos membres pour vous donner une idée de ce qui conviendrait ou non.

• (1155)

**M. Alain Perez:** Mme Bell, il faut d'abord décider qui va payer, le contribuable ou le consommateur. C'est la première question cruciale. Si vous n'offrez pas l'équivalent des États-Unis, l'industrie canadienne ne décollera pas. Si les producteurs ne sont pas aussi subventionnés ici que là-bas, les prix américains seront plus bas et nous achèterons aux Américains. C'est ce qui s'est passé en Ontario pendant de nombreuses années. Si les mélangeurs n'obtiennent pas les mêmes subventions, vous aurez des producteurs canadiens incapables d'exporter aux États-Unis.

Globalement, ça va coûter très cher mais qui va payer, le contribuable ou le consommateur? Si c'est le consommateur, vous pourrez probablement avoir des politiques plus flexibles mais, politiquement, ce sera difficile. Si c'est le contribuable, la seule manière d'élaborer la politique, à mon sens, sera d'analyser chaque segment — agriculteurs, producteurs d'éthanol, mélangeurs d'éthanol — pour veiller à ce que les prix et les coûts des producteurs dans ces segments soient les mêmes des deux côtés de la frontière.

Les États-Unis viennent de lancer quelque chose qui est très gros, qu'ils justifient par la sécurité de l'approvisionnement. En partant de ça, ils dérivent dans toutes sortes de choses, jusqu'à la guerre contre le terrorisme. C'est leur préoccupation fondamentale. Ils dépensent beaucoup d'argent et c'est quelque chose dont il faut tenir compte.

**M. Jesse Row:** Je pense que votre question portait en partie sur la situation plus générale des énergies renouvelables. Si nous voulons assurer l'épanouissement de la prochaine génération de sources d'énergie, ma réponse est qu'il faut faire tout ce qui vient d'être dit. Il faut fournir des incitatifs et du soutien pour la recherche, la commercialisation et la production. Il faut une approche globale. Si vous n'agissez que dans un domaine ou un autre, vous n'arriverez pas au bout: la maturité du marché.

Bien des gens disent que nous ne sommes pas très forts au Canada pour la commercialisation. Nous sommes des chefs de file mondiaux pour certaines technologies et pour la recherche mais nous ne savons pas les commercialiser. D'autres juridictions savent le faire et ce sont elles qui engrangent les profits. Il est grand temps que nous apprenions à commercialiser les choses dans notre pays.

Si vous voulez des exemples précis, je reprendrai mes remarques liminaires. Pus prenez l'industrie des carburants renouvelables et vous verrez qu'avec une norme vous pourrez donner des incitatifs additionnels pour des types particuliers de carburants qui ne sont pas aussi mûrs que d'autres.

Avec deux litres de biodiesel, dans la norme, pour chaque litre d'éthanol d'amidon ou de cellulose, vous pouvez donner le même type d'incitatifs: des incitatifs à la production comme pour la production éolienne, des incitatifs fiscaux comme l'exemption des taxes routières sur les carburants, et une déduction pour amortissement.

Je reviens sur ce dernier mécanisme, qui est très important. À l'heure actuelle, pour nous éloigner des carburants traditionnels, qui sont bien établis, ce mécanisme permettrait d'offrir des avantages multiples pour nous amener à la nouvelle génération de technologies d'énergie dont nous avons besoin.

**Mme Catherine Bell:** Merci.

**Le président:** J'aimerais poursuivre cette question pendant un instant puisque c'est quelque chose qui revient. Cette question de déduction pour amortissement et d'incitatifs a déjà été soulevée devant le comité. J'ai le sentiment que ça porte plus sur la commercialisation, la construction et les investissements que sur la capitalisation de la R-D.

Voulez-vous dire que les incitatifs devraient porter sur le produit final, parce que le produit sera commercialisé? Ou devrait-on fournir des incitatifs à l'étape de la R-D?

**M. Jesse Row:** Je le répète, je crois qu'il faut tout faire. Si vous n'offrez qu'un incitatif à la production, sans rien prévoir pour construire les usines, vous n'obtiendrez jamais de production. Si vous n'offrez d'incitatifs que pour construire des usines mais qu'il est impossible de faire un profit en bout de ligne, vous retournez à la case départ. Je crois qu'il faut agir sur tous les plans.

• (1200)

**Le président:** Kory.

**M. Kory Teneycke:** Sur ce point, monsieur le président, nous avons utilisé nos modèles en intégrant une déduction pour amortissement. Pour notre industrie, c'est un peu différent. Ça dépend de la technologie qu'on examine et de l'ampleur des investissements réalisés par rapport aux frais d'exploitation. Certaines de ces technologies n'exigent en réalité pas beaucoup d'investissements et l'avantage que la déduction offrirait à notre industrie serait donc sensiblement plus faible que pour d'autres projets, comme ceux des sables bitumineux où les investissements peuvent être exponentiellement plus élevés.

Il n'y a donc pas de réponse unique. Tout dépend en réalité de la plate-forme technologique en cause et de l'importance des investissements pour ce type particulier de technologie.

Nous examinons attentivement cette question. Nos premières indications sont que pour l'éthanol et le biodiesel, pour les méthodes plus traditionnelles, la valeur serait très faible. Pour l'éthanol de cellulose, elle serait peut-être plus élevée parce que les investissements sont plus gros. Nous serons très heureux de vous donner d'autres informations à ce sujet.

**Le président:** Merci.

C'est donc une question reliée à la nature de l'entreprise. C'est aussi différent quand elle est intégrée verticalement et qu'elle capitalise sa R-D. À ce moment-là, elle obtient la déduction pour investissement sur la R-D, ce qui ne s'applique pas nécessairement à ces gens-là parce qu'il y a des sociétés différentes qui créent, inventent et...

**M. Jesse Row:** Je pense que faire du sur mesure en fonction des exigences spécifiques serait très recommandé.

**Le président:** M. Harris.

**M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC):** Merci, et merci aux témoins.

Je suis heureux de vous revoir, Kory. Ça fait plusieurs années.

J'ai plusieurs brèves questions à vous poser.

Évidemment, ce n'est pas la première fois que vous venez ici. Vous avez exprimé vos besoins et formulé une série de recommandations. Les avantages sont évidents, du point de vue de l'environnement.

Depuis combien de temps adressez-vous ce message au gouvernement? D'après vous, quelle est la raison la plus importante pour laquelle le gouvernement n'a pas agi dans ce sens?

**M. Kory Teneycke:** Je pense que le principal changement procède plus du prix mondial du brut que d'un gouvernement ou un autre. Pendant la dernière campagne électorale, les libéraux, les conservateurs et le NPD avaient des politiques quasiment identiques au sujet de notre secteur et il y avait donc un consensus assez ferme sur ces questions au Canada, tout comme je pense qu'il y en a un aux États-Unis. C'était peut-être d'ailleurs la seule question sur laquelle le sénateur Kerry et le président Bush étaient d'accord lors de la dernière campagne.

Il y a un consensus politique mais je pense qu'il y a eu un changement dans l'économie de notre industrie par rapport à l'économie du pétrole brut. Nos coûts de production sont reliés aux denrées agricoles, qui sont très stables; en réalité, ils ont même un peu baissé avec le temps. Le pétrole brut, qui est le produit de charge pour l'essence et le diesel, a évidemment beaucoup augmenté. Les projections économiques de notre industrie dépendent des projections du prix du pétrole brut dans 10 ans. D'aucuns pensent qu'il aura doublé d'ici là alors que d'autres estiment qu'il sera retombé à 35 \$ le baril.

Les pays qui sont plus pessimistes quant à l'avenir du prix du pétrole pensent probablement qu'investir dans les carburants renouvelables n'est pas une très bonne idée. Si vous êtes un importateur net d'énergie, comme les États-Unis, la Chine ou le Brésil, vous avez des raisons urgentes de sécurité nationale et de sécurité énergétique d'investir massivement dans cette industrie.

De manière générale, je pense que c'est le plus gros changement pour lequel nous envisageons une expansion aussi spectaculaire de notre industrie.

**M. Richard Harris:** Laissons les gouvernements de côté. Créer un carburant de remplacement pour aider notre environnement et réduire nos émissions est un objectif que chaque gouvernement peut approuver.

Vous avez tous parlé d'harmoniser la réglementation, de créer un environnement économique stable et de fournir des incitatifs. Est-ce fondé strictement sur...? N'est-ce pas mettre la charrue avant les boeufs? L'industrie attend-elle que la rentabilité soit assurée pour investir ou attend-elle que le gouvernement apporte des changements pour pouvoir commencer à rendre la production de ses carburants de remplacement plus rentable? Ou est-ce les deux à la fois?

• (1205)

**M. Jesse Row:** Voici ce que j'en pense. Pour moi, la réponse aux deux questions est qu'il y a un ensemble de facteurs et que nous arrivons actuellement au point où il y en a suffisamment qui vont dans le même sens. Kory a parlé des prix de l'énergie, ce qui exerce évidemment une forte pression. Dans notre pays, on a une perspective régionale; nous avons débuté dans les Prairies et avons réalisé que c'est quelque chose qui pourrait également être très bon pour les agriculteurs, ce qui est un autre facteur. Si un nombre suffisant de provinces agissent de conserve, d'un seul coup des gens comme les détaillants de produits pétroliers diront qu'il leur sera vraiment difficile de produire ces carburants de boutique dans tous ces endroits différents et qu'il faudrait donc standardiser. Pour moi, c'est une autre raison d'aborder le problème à l'échelle nationale: s'il y a suffisamment de gens à bord, suffisamment de provinces, d'un seul coup ça vaudra la peine d'étendre ça à tout le pays au lieu de laisser la situation évoluer de manière morcelée et d'avoir des juridictions spécialisées.

Si vous regroupez tous ces éléments, quelque chose va se déclencher et c'est la raison pour laquelle nous en parlons aujourd'hui — les raisons multiples.

**Le président:** Alain, voulez-vous faire une remarque?

**M. Alain Perez:** Sur l'économie du pétrole, si l'on investit massivement dans les carburants renouvelables, dans un sens, c'est parce qu'on parie que les prix du brut vont rester très élevés. Or, personne n'en sait vraiment rien. Aujourd'hui, le brut vaut 70 \$ le baril mais, sur ce prix, au moins 20 \$ sont reliés à la spéculation et à la peur de ce qui pourrait arriver ici ou là, et 40 \$ représentent probablement la situation actuellement tendue de l'offre et de la demande. Le prix pourrait monter ou baisser.

Si vous pensez que l'Iran ne sera plus à l'avenir une menace réelle ou apparente, si vous pensez que la situation au Moyen-Orient va se calmer et si vous croyez que les gens vont finalement commencer à conserver l'énergie — et je vais continuer d'en parler même si personne ne m'interroge là-dessus, parce que personne n'en parle au fait — alors, le prix du brut va tomber à 30 ou 35 \$.

Par contre, si vous pensez que les menaces vont s'intensifier, que l'élément peur va persister et qu'il n'y aura aucune conservation, alors vous aurez du brut à 75 ou 100 \$. C'est la fourchette. Tout ça dépend en grande mesure de l'activité humaine.

Je ne sais pas comment le monde va évoluer mais il est certain qu'avec un brut à 35 \$, le subventionnement des autres carburants va coûter beaucoup plus cher aux gouvernements ou aux contribuables qu'avec un brut à 70 \$. Mais, à 70 \$, il y a déjà des inconvénients.

C'est à vous de choisir le scénario de l'avenir, ce qui n'est pas facile. C'est un autre facteur de complexité pour formuler une politique. Celle-ci devra changer ou s'adapter en fonction de l'évolution du prix du pétrole car ça peut changer complètement les paramètres économiques.

**Le président:** Merci beaucoup.

M. Cullen.

**L'hon. Roy Cullen:** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui.

Je voudrais d'abord remercier Pembina d'avoir remis les pendules à l'heure sur l'annonce des biocarburants. Cela peut avoir plusieurs conséquences sur l'agriculture et sur la qualité de l'air. J'ai déjà eu cette discussion avec M. Teneycke et je suis pas sûr qu'il soit tout à fait d'accord avec moi mais je pense qu'il faut bien comprendre que, pour la réduction des gaz à effet de serre, ce n'est pas la panacée, loin de là.

Je veux féliciter Pembina de son travail sur les sables bitumineux. Il faut continuer. Je pense qu'il faut dépolitiser le problème et l'aborder comme des Canadiens intelligents et adultes.

Quoi qu'il en soit, j'ai une question sur le gel, si c'est le bon mot. Je sais que la terminologie est nuancée de temps à autre. Le gel du programme d'expansion de l'éthanol par ce gouvernement, conjugué à l'affirmation du gouvernement qu'il veut avancer sur les biocarburants et atteindre des objectifs sur l'éthanol, me semble assez contradictoire. On nous dit d'un côté qu'il nous faut un monde avec des carburants à l'éthanol, des biocarburants et du biodiesel mais, de l'autre côté, on gèle le programme d'expansion de l'éthanol.

Ne pensez-vous pas que c'est contradictoire? Comment réagissez-vous? M. Row, M. Teneycke ou quelqu'un d'autre veut-il répondre?

• (1210)

**M. Kory Teneycke:** Je peux peut-être parler du programme d'expansion de l'éthanol parce que c'est une question dont nous discutons beaucoup avec le gouvernement à l'heure actuelle.

Comme beaucoup d'autres programmes de dépenses du gouvernement qui n'avaient pas encore été financés, je pense que le programme d'expansion de l'éthanol a été victime d'un gel appliqué à de nombreux autres secteurs. L'un après l'autre, ces divers programmes sont confirmés ou annulés. Selon nos informations, le projet sera bientôt présenté au Conseil du Trésor et le gouvernement recommandera qu'on aille de l'avant. C'est encourageant. Nous pensons que l'argent va bientôt circuler. Sinon, je conviendrai avec vous qu'il y a une contradiction dans les objectifs du gouvernement.

En ce qui concerne les bienfaits environnementaux, je suis en fait d'accord avec la modélisation qu'avait faite le gouvernement Martin

sur les bienfaits environnementaux d'une norme sur les carburants renouvelables. C'était de l'ordre de 4,5 à 5 mégatonnes et ce sont exactement les mêmes chiffres et les mêmes modèles qu'utilise le gouvernement actuel.

Une réduction annuelle de 4,5 à 5 Mt de GES dans le secteur des transports est-elle la solution aux changements climatiques? Absolument pas. Est-ce une réduction énorme par rapport à celles que nous avons vues ailleurs dans notre économie? Oui, c'est l'une des plus grandes.

Se moquer d'une réduction de 4,5 à 5 Mt serait abusif si l'on considère de combien nous avons réussi à réduire nos émissions jusqu'à maintenant. C'est une très grosse réduction par rapport à tout ce que nous avons fait d'autre.

**L'hon. Roy Cullen:** M. Row, un commentaire?

**M. Jesse Row:** Je suis d'accord avec M. Teneycke quand il dit que c'est un pas dans la bonne voie mais je pense que notre message doit être que la route est encore très longue. Voilà le message fondamental, c'est-à-dire qu'il y a encore beaucoup d'émissions en ce moment au sujet desquelles nous n'avons encore rien fait.

Pour revenir à votre question sur les contradictions des politiques, nous avons souvent entendu dire que, si nous avons une norme sur les carburants renouvelables sans avoir l'assurance qu'une partie de la production se fera au Canada, ces carburants devront probablement être importés en totalité et bon nombre des bienfaits économiques seront engrangés par les États-Unis.

Il est certain qu'il nous faut des politiques cohérentes pour optimiser les bienfaits sur le plan économique, sur le plan environnemental et aussi sur le plan social.

**L'hon. Roy Cullen:** Merci.

M. Perez, vous avez mentionné la nécessité de normes communes au palier national, pour favoriser les activités interprovinciales et pour que les Canadiens puissent profiter des avantages de l'harmonisation avec les États-Unis et entre les provinces.

Les ministres ont récemment tenu une réunion au cours de laquelle ils ont pris cet engagement sur les biocarburants. Savez-vous s'il y a eu une discussion ou un suivi sur l'harmonisation ou sur l'adoption de normes uniformes? Cela intéresse-t-il le gouvernement? Écoute-t-il? Comprend-il que c'est un problème?

L'autre jour, nous avons entendu des fonctionnaires nous dire qu'ils comprennent qu'il y a un problème et qu'ils s'en occupent. Avez-vous le sentiment qu'il y aura bientôt une solution?

**M. Alain Perez:** La question préoccupe le gouvernement car aucun gouvernement national ne vous dira qu'il souhaite agir à l'encontre de l'ALENA. En revanche, je sais que c'est probablement la question la plus difficile sur le plan des relations fédérales-provinciales.

Si une province quelconque dit qu'elle tient à ce que l'éthanol soit produit chez elle en utilisant le maïs de ses agriculteurs et qu'il n'y aura aucune subvention si ce n'est pas le cas, et que les subventions pourraient être de 30 à 35 cents le litre, le gouvernement canadien sera mis en difficulté, à moins d'offrir une compensation ce qui nous ramène à la question de savoir combien d'argent sortira des coffres fédéraux pour aller dans ceux des différentes provinces.

Le danger est que la politique adoptée par la Saskatchewan, par exemple, non seulement cause des problèmes de commerce entre les provinces et du point de vue de l'ALENA mais aussi débouche sur la création de très petites usines qui ne seront pas compétitives.

Aucune coopérative ne peut faire concurrence à Archer Daniels Midland, à Cargill, à Suncor ou à Husky. Et les compagnies pétrolières ne vont pas commencer à créer de petites usines. Elles créeront des usines pouvant être très efficaces et capables d'exporter.

Encourager une petite coopérative agricole à construire une petite usine d'éthanol peut rapporter des points politiques mais ce sera aussi une grosse source de problèmes à long terme. Donc, je conclus que le gouvernement est conscient de la situation mais qu'il réalise aussi les difficultés politiques. Quant à savoir comment les résoudre, bonne chance.

• (1215)

**Le président:** Nous y reviendrons au tour suivant, monsieur Cullen.

**L'hon. Roy Cullen:** Oui, surtout sur cette question.

**Le président:** M. Ouellet.

[Français]

**M. Christian Ouellet:** J'ai bien aimé la question que M. Tonks a posée tout à l'heure au sujet des incitatifs et des autres mesures qui nous permettraient d'être efficaces et de réduire les gaz à effet de serre. Sa question nous menait à cela.

Naturellement, vous n'en avez pas parlé, mais de ce côté-ci, on peut se poser la question: si on réduisait la consommation des véhicules, on arriverait peut-être plus rapidement à des résultats aussi importants. Comme le disait M. Cullen avec raison, l'éthanol n'est pas la panacée à la réduction de tous les gaz à effet de serre, loin de là.

Je veux revenir brièvement à l'agriculture. M. Cardin vous a posé une question sur l'effet que cela aura sur l'agriculture et la nourriture. Dans mon comté, la tonne de maïs-grain vaut 117 \$. Elle valait 180 \$ il y a quelques années. Si on commence à produire de l'éthanol sur une base élargie, combien le maïs-grain va-t-il valoir? À l'UPA, on pense que le prix du maïs-grain montera facilement jusqu'à environ 250 \$ la tonne. Si leurs prévisions s'avèrent justes, cela aura une influence sur la nourriture.

Donc, on ne peut pas dire que cela n'aura pas une influence sur la nourriture, sur l'agriculture. Cela en aura une, c'est certain. Cela aura également une influence sur les gaz à effet de serre, parce que plus on utilisera la matière ligneuse pour faire de l'éthanol, qui est plus efficace, comme M. Row nous l'a dit, plus on coupera de puits de carbone, puisqu'on va couper les arbres. C'est ce qui se produit présentement au Brésil: c'est recoupé. Or, c'est là que le carbone est rattrapé sur Terre.

Ce n'est donc pas nécessairement efficace. On comprend l'attitude du Brésil, mais il est plus difficile de comprendre que nous ayons cette même attitude ici, au Canada, car nous avons déjà du pétrole. Il est difficile de comprendre pourquoi on veut qu'il y ait des

subventions très fortes pour la production d'éthanol, plutôt que de laisser le marché se développer librement.

Pourquoi dit-on que le biodiésel pose des problèmes? Vous le dites dans vos textes. Pourquoi ne pas exiger des subventions pour établir des normes afin que le biodiésel soit toujours égal et que l'industrie du camionnage, et surtout les autobus, puissent l'utiliser? Pourquoi ne fait-on pas des études approfondies sur les climats froids et le biodiésel? Il n'y a pas assez d'argent d'octroyé pour en faire. On fait de petites études.

**M. Alain Perez:** Il faut un petit peu de temps. Tout ce que j'ai dit, c'est que 2010 me paraît un peu court pour décider d'une cible pour le biodiésel.

En ce qui concerne la conservation, nous, dans l'industrie, ne sommes pas très crédibles quand nous disons aux gens de consommer moins. Toutefois, nous aimerions que cela se produise, pour toutes sortes de raisons que je vous expliquerai si vous voulez.

Le Canada va générer à peu près 800 mégatonnes de gaz à effet de serre, de CO<sub>2</sub> équivalent. Ici, on parle de 3 à 5 mégatonnes. Le secteur du transport automobile représente 25 p. 100 de ces 800 mégatonnes. Conservez en tête cette statistique: si on conduisait aujourd'hui des automobiles qui avaient le même poids qu'en 1985 et si on utilisait des moteurs qui avaient la même puissance qu'en 1985, on consommerait 30 p. 100 moins d'essence. Cela représente 60 mégatonnes.

Alors, nous sommes en faveur d'une politique nationale sur l'éthanol, absolument, mais pourquoi y a-t-il ce silence assourdissant sur les questions de conservation quand les bénéfices sont là?

• (1220)

**M. Christian Ouellet:** On ne peut pas faire l'un sans l'autre. On ne peut pas opter pour l'éthanol sans en même temps opter pour une réduction, pour l'efficacité énergétique.

En général, les recherches sont faites par l'industrie. Il est rare que l'on trouve des chercheurs indépendants. Vous devez sans doute connaître M. Patzek, professeur à l'Université de Californie à Berkeley, qui a dit que si on calcule l'ensemble des activités nécessaires à la production du maïs-grain: le labourage des champs, l'épandage et la fabrication des engrais, les pesticides faits à partir des molécules de pétrole, les activités de récolte, le transport, la transformation et la distribution, et que l'on tient compte de son faible rendement énergétique — on sait qu'un litre d'essence équivaut à 1,5 litre d'éthanol —, le bilan est de 6 unités d'énergie pour produire un litre d'éthanol. Il ne dit pas qu'il faut 6 litres pour en produire un, mais qu'il faut 6 unités d'énergie.

D'autres disent la même chose. Le professeur Pimentel, de l'Université Cornell, dit qu'il faut 29 p. 100 d'énergie de plus pour produire un litre d'éthanol que ce que l'éthanol donne après coup, parce que l'éthanol, qui est de l'alcool, n'est pas très efficace.

Que dites-vous de ces recherches indépendantes, comparativement aux recherches qui sont faites par des chercheurs qui sont davantage d'accord avec l'industrie?

[Traduction]

**M. Jesse Row:** Nous nous sommes posés exactement la même question. En temps qu'organisation environnementale, nous voulons aborder la question du point de vue environnemental. Certes, si ça ne donne aucun bienfait, nous n'en ferons pas la promotion comme activité environnementale. Nous avons donc effectué nos propres recherches et analyses et avons analysé celles des autres. La grande majorité des études indique qu'il y a une réduction du cycle de vie des émissions de gaz à effet de serre. Je sais qu'il y a plusieurs études qui n'arrivent pas à la même conclusion. Par exemple, M. Pimentel est probablement l'un des universitaires les plus célèbres qui ne partagent pas cette opinion mais ses recherches ont été discréditées par beaucoup d'autres analystes. Pour le moment, donc, en tant qu'organisation environnementale, nous partageons la conclusion de nombreux chercheurs voulant que cette technologie offre des avantages du point de vue de la réduction du cycle de vie des gaz à effet de serre.

Plusieurs organisations américaines ont entrepris la même démarche consistant à analyser toutes les études pour s'assurer qu'elles font bien la promotion de quelque chose qui est bon pour l'environnement. Elles sont parvenues à la même conclusion.

**Le président:** Merci.

M. Allen, s'il vous plaît.

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'ai plusieurs questions à poser, notamment à M. Row qui a parlé d'un aspect « régional ». Quand on parle d'élaborer une politique nationale sur cette question, il me semble qu'on part de l'Ouest et qu'on se pose une question d'échelle. Comme je suis de l'Est du Canada, quand on parle de produits tirés de l'agriculture, nous devrions quasiment éliminer toutes nos autres productions pour ne plus produire que des céréales afin d'atteindre l'échelle nécessaire pour qu'une usine d'éthanol soit rentable. Je crois comprendre qu'on parle d'usines produisant au moins 200 ou 300 millions de litres pour être rentables.

Vous pourriez peut-être me dire comment certains des autres petits centres, aux États-Unis ou au Canada, peuvent être rentables si on doit ajouter les frais transports. Si l'on produit dans un petit centre, on est obligé de transporter le produit ailleurs et alors ce n'est plus rentable. Comment un petit centre pourrait-il donc bénéficier d'une stratégie sur les carburants renouvelables?

• (1225)

**M. Jesse Row:** Kory, vous connaissez sans doute de meilleurs exemples que moi.

**M. Kory Teneycke:** Oui, je pense qu'il faudra nécessairement se limiter à certaines régions. La plupart de ces carburants seront produits à proximité de la matière première. Vous avez donc raison de dire que ça conviendra plus aux Prairies qu'aux Maritimes. Toutefois, ça ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de possibilité de production à une plus petite échelle, eu égard aux paramètres économiques des industries déjà établies. Par exemple, on ne construira jamais une usine d'éthanol dans les Prairies ou dans le Midwest à partir des déchets de pommes de terre puisqu'on n'y cultive pas de pommes de terre. Il n'y a pas d'entreprises de transformation de pommes de terre en Saskatchewan comme il y en a à l'île du Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick.

Alain a mentionné brièvement certaines des autres technologies, comme les technologies Fischer-Tropsch de gazéification de la fibre de bois, ou celle d'Iogen d'utilisation des enzymes. Il existe à

l'évidence dans les provinces atlantiques une industrie forestière très dynamique dont les sous-produits pourraient être consacrés à la production de ces carburants. Il y a aussi la possibilité d'importer des choses comme de l'huile de palme pour faire du biodiesel. Il y a actuellement à Halifax une entreprise qui fabrique un biocarburant à partir d'huile de poisson.

Il y a donc des possibilités intéressantes et les paramètres économiques seront très régionaux, dépendant de ce qui se fait déjà dans chaque région du point de vue des produits de charge. L'échelle des usines est importante mais ça ne veut pas dire qu'aucune petite usine ne sera jamais rentable. Ça dépendra des paramètres locaux.

À mon avis, tout ceci est excellent pour l'économie du Canada. La Saskatchewan est une province enclavée mais elle a des terres agricoles et il ne faut donc pas conclure qu'appuyer l'industrie de la pêche est mauvais pour le Canada simplement parce que la Saskatchewan n'est pas une province océanique. Contribuer à l'économie des Prairies est également bénéfique à toutes les autres régions du Canada.

**M. Mike Allen:** Je voudrais rester sur le même sujet. Je crois comprendre que produire de l'éthanol à partir de la pomme de terre plutôt que du maïs ou de la cellulose exige énormément d'énergie.

**M. Kory Teneycke:** Ceci va peut-être vous surprendre mais je ne pense pas que le problème avec les pommes de terre soit l'intensité d'énergie mais plutôt le fait que leur teneur en amidon est inférieure à celle du maïs ou du blé. C'est donc plus une question de volume de la matière première. Il faut beaucoup plus de pommes de terre que de maïs ou de blé pour produire 1 litre d'éthanol.

Il y aurait donc ce facteur de risque avec l'utilisation de la pomme de terre. Que se passerait-il si la récolte était mauvaise? Que se passerait-il si la récolte était absolument excellente, sur le plan de la qualité, et que la quantité de déchets était sensiblement réduite? Que ferez-vous si ça arrive une année sur cinq? Je crois que c'est plus ce facteur qui serait préoccupant avec l'utilisation de la pomme de terre.

**M. Mike Allen:** Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose?

**M. Jesse Row:** Je n'ai pas vu beaucoup d'études sur la pomme de terre comme produit de charge. C'est surtout parce qu'elle n'est pas en haut de la liste. On s'est beaucoup plus intéressé aux produits les plus envisageables. Je n'ai donc rien à ajouter à ce sujet.

**M. Mike Allen:** M. Perez, je voudrais faire une brève remarque sur ce que vous avez dit tout à l'heure.

Si l'on veut élaborer une politique, il faut qu'elle soit assez exhaustive mais aussi qu'elle reste assez souple pour tenir compte du fait, comme vous l'avez dit, que nous ne savons pas quels seront les prix des carburants à l'avenir. Aujourd'hui, nous pouvons penser que les prix ne baisseront pas.

Quel devrait donc être le niveau de détail de la politique à votre avis? Vous dites qu'il ne faut pas se précipiter pour élaborer une stratégie globale. Cependant, il faut quand même en formuler une. Comment faire pour qu'elle reste assez souple?

**M. Alain Perez:** Merci.

Quand je disais qu'il ne faut pas se précipiter, je songeais au biodiesel. Je voulais dire qu'il ne faut pas se précipiter pour imposer une politique au secteur du camionnage car je pense qu'on peut utiliser le biodiesel d'une autre manière pour en tirer les mêmes avantages.

Pour ce qui est d'élaborer une politique exhaustive, il faut revenir aux principes fondamentaux que nous avons énoncés. Une politique conforme à ces principes aurait du succès à mon avis. Ce qu'il faut, c'est créer une industrie canadienne compétitive. Il faut que les usines puissent faire concurrence aux usines américaines.

Il faut donc formuler une politique permettant la libre circulation des produits de façon à préserver le mécanisme de marché qui existe aujourd'hui. De cette manière, on saura pourquoi le prix du pétrole est ce qu'il est plutôt que d'avoir, par exemple, un petit marché spécialisé en Saskatchewan débouchant sur un prix beaucoup plus élevé.

Voilà pourquoi nous disons qu'il ne faut pas se précipiter. En 2010, nous devrions avoir une politique nationale assurant l'existence d'une industrie compétitive au Canada dans le cadre du libre-échange. Nous en sommes certains en ce qui concerne l'éthanol mais pas pour les autres carburants.

C'est tout ce que nous voulons dire. Donnez-nous un peu de temps pour savoir comment les autres biocarburants pourront être commercialisés. Cette recherche ne vous coûtera rien, nous la ferons.

● (1230)

**M. Jesse Row:** Je voudrais faire une remarque sur le biodiesel.

On se demande quelle est la situation actuelle de cette industrie et si ce produit sera accepté par le consommateur. Le camionnage est l'un des secteurs de consommation les plus importants et les plus vocaux. Nous avons en fait travaillé avec de grandes compagnies d'énergie sur le problème du biodiesel afin de cerner les plus grandes préoccupations du marché. Nous en avons conclu que ce sont les propriétés du carburant et les normes.

Notre conclusion — et c'est également celles des compagnies d'énergie avec lesquelles nous avons collaboré — est que le plus gros défi concerne les propriétés d'écoulement à basse température. Les compagnies pensent qu'elles pourront respecter les normes d'écoulement à basse température avec le diesel actuel. Le critère ultime pour le biodiesel est de réussir à respecter les mêmes normes que pour le diesel d'aujourd'hui.

Nous sommes d'accord avec elles. Personne n'a intérêt à commercialiser un produit qui ne sera pas acheté.

Les compagnies d'énergie affirment qu'elles peuvent réussir. Elle vont simplement devoir continuer un peu leurs études pour arriver à ce point. Je pense qu'il faut poursuivre ce travail et j'envisage un avenir tout à fait brillant pour le biodiesel au Canada. Je suis sûr qu'on va y arriver et les compagnies sont prêtes à le faire.

Toutefois, je pense qu'elles ne vont sans doute pas sauter à pieds joints dans ce secteur sans avoir un signal favorable du gouvernement. Il faut à mon avis qu'il y ait un signal au sujet du biodiesel pour que les études avancent à son sujet.

**M. Alain Perez:** Je suis d'accord avec vous.

**Le président:** M. Tonks.

**M. Alan Tonks:** Merci, monsieur le président.

Je veux revenir sur la question de M. Allen concernant la durabilité des investissements régionaux dans l'éthanol, qu'il soit issu de la cellulose ou des céréales, ou que ce soit le biodiesel. Je comprends qu'il faut avancer vers une stratégie nationale sur les carburants renouvelables.

Hier ou avant-hier, nous avons accueilli des producteurs ou investisseurs de technologie solaire et éolienne et nous avons parlé des possibilités de réorientation du réseau d'énergie de Nord-Sud à Est-Ouest et de l'intégration possible avec l'hydroélectricité. Il y a beaucoup de possibilités intéressantes à ce sujet.

Il semble toutefois que le contexte politique soit très compétitif. Nous avons le problème du bois d'oeuvre avec les États-Unis. Y a-t-il des forces d'intégration en termes de formulation de capital, en termes d'incitation à l'investissement par le truchement de l'ALENA ou autrement... Envisage-t-on une approche continentale à cet égard? Comment interprétez-vous les tendances les plus récentes? C'est bien beau d'avoir une stratégie disant que c'est bon pour les Canadiens mais il faut aussi convaincre les Américains, du point de vue global des consommateurs, que ce sera bon pour eux.

Voici ma question à M. Perez: que devrait faire notre comité une fois que ce rapport aura été publié? Que pourrions-nous faire pour vous aider à relever le défi d'un régime plus intégré et plus large à une échelle plus compétitive qui agira comme facteur complet pour notre propre investissement plus régionalisé?

● (1235)

**M. Alain Perez:** L'industrie américaine du raffinage est beaucoup plus grosse que son homologue canadienne mais cette dernière est capable de produire au même coût. Nous pouvons la battre et exporter même si nous sommes plus petits. Vous avez donc là un exemple d'industrie qui, même si elle est plus petite, n'est pas seulement compétitive mais aussi meilleure que l'industrie américaine.

Essayons de projeter ça sur l'éthanol. Tout d'abord, il faudra construire des usines à une échelle suffisante pour faire concurrence aux usines américaines, c'est clair.

En ce qui concerne l'ALENA, hélas, les Américains ont adopté leur politique bien avant que nous ne commençons à discuter de la nôtre. Donc, nous allons devoir nous adapter à ce qui existe déjà, c'est incontournable. Si nous n'ajustons pas nos politiques agricoles, les usines achèteront leurs grains aux États-Unis, à moins que nous imposions des barrières, ce qui serait impossible du point de vue politique et à cause du libre-échange. Nous allons donc devoir nous adapter mais ça ne veut pas dire que nous devons d'office faire les mêmes dépenses qu'eux car nous pourrions être beaucoup plus créatifs.

À mon avis, nous avons un avantage en ce qui concerne la mise au point de nouvelles technologies, comme le disait Jesse. Iogen est une société canadienne. La majeure partie des études faites sur le biodiesel le sont par des sociétés ou des filiales canadiennes. Le Canada réussit depuis très longtemps à mettre au point des technologies avant les États-Unis, il suffit de penser au téléphone. Mais il faut voir au-delà de 2010.

Faisons quelque chose pour 2010. Au-delà de 2010, que pouvons-nous faire pour encourager la mise au point de technologies canadiennes? Sans vouloir insulter votre comité, je suis surpris que le ministère fédéral de l'Industrie ne soit pas actif dans ce domaine. L'Agriculture agit, l'Environnement agit, vous agissez, et c'est tout à fait légitime. Toutefois, quel est l'organisme fédéral qui est censé se pencher sur les nouvelles technologies, la compétitivité, etc.? Je pense qu'il devrait également être actif à un horizon plus éloigné que 2010. Nous pourrions battre les Américains au-delà de 2010. Entre maintenant et 2010, je pense qu'il faut élaborer une politique nationale en nous adaptant à la leur pour rester compétitifs.

Êtes-vous d'accord, Kory?

**M. Kory Teneycke:** Oui.

Je vais vous donner une illustration de ce que vient de vous dire Alain. Jesse y a fait allusion tout à l'heure. C'est cette question de commercialisation.

Plusieurs membres du comité ont visité l'usine d'Iogen qui est à la pointe de la technologie. Elle fait l'objet d'éloges dans le monde entier. Toutefois, pour construire cette première usine d'éthanol cellulosique, Iogen n'a aucunement bénéficié de programmes le moins équivalents à ceux qu'elle aurait pu obtenir aux États-Unis. Il n'y a absolument aucune comparaison. La différence est énorme.

C'est dommage parce qu'il s'agit d'une technologie conçue au Canada. Le gouvernement canadien a investi 20 millions de dollars dans les recherches faites pour la mettre au point et, juste au moment où la poule est prête à pondre son premier oeuf d'or, nous la vendons pour un dollar aux États-Unis. Tous les avantages économiques de cet investissement sont obtenus par un autre marché. Pourquoi? Est-ce parce que nous n'offrons pas de garanties de prêts, est-ce à cause d'une opposition de principe du ministère des Finances aux garanties de prêts? Très franchement, le ministère de l'Industrie a très peu fait sur cette question.

Je pense que nous sommes sur le point d'avoir un autre exemple de la même chose — et pas parce que nous avons besoin de beaucoup d'exemples pour démontrer que nous avons un problème de commercialisation des nouvelles technologies.

Il y a des problèmes similaires avec le biodiesel. Je pourrais continuer mais je me limiterai à ce seul exemple par manque de temps.

● (1240)

**M. Alan Tonks:** Je veux faire une remarque là-dessus.

Quand nous avons voulu tenir des audiences sur l'environnement et les investissements durables, nous n'avons pas pu obtenir les bons acteurs. Nous avons pris des contacts pour voir s'il serait possible de tenir des audiences avec les entreprises concernées. À mon avis, il faudra à un certain moment convoquer ensemble Industrie et Finances pour savoir quelles sont leurs stratégies et quelle est leur position au sujet des garanties de prêts.

Nous devons exiger des réponses car nous risquons de perdre une occasion incroyable si l'on pense aux unités d'échelle qui sont la réalité dans le monde de l'investissement. Comme l'a dit M. Perez,

c'est une occasion qui ne durera pas longtemps et nous devrions donc envisager de tenir ce genre de réunion.

Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Merci de vos réponses.

Avez-vous des questions, M. Paradis? Non?

Dans ce cas, nous passons à M. Trost.

**M. Bradley Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC):** Christian et moi allons nous partager mon temps de parole.

J'ai une très petite question d'ordre technique à vous poser et qui n'est peut-être pas tout à fait reliée au sujet. Elle m'est inspirée par ce que vous avez dit du biodiesel. Nous parlions des gaz à effet de serre mais je crois comprendre qu'il y a un mouvement énorme en faveur du diesel à faible taux de soufre.

**M. Alain Perez:** Veuillez m'excuser, il y a...

**M. Bradley Trost:** On parle beaucoup moment de remplacer le diesel à taux de soufre élevé par du diesel à taux de soufre bas. C'est exact?

**M. Alain Perez:** Ça se fait.

**M. Bradley Trost:** C'est ce que je comprends.

Selon un expert technique à qui j'ai parlé, l'une des meilleures solutions est de mélanger le biodiesel à du diesel à faible taux de soufre. C'est bien ça? Est-ce que ça peut...

Ça ferait une très grosse différence pour le secteur du camionnage s'il passait à 5. p. 100 de biodiesel, ou serait-ce simplement un additif? Il y a de grosses différences techniques entre l'utiliser plus comme un additif que comme un carburant. Est-ce que ça changerait la position de l'industrie?

**M. Alain Perez:** Le biodiesel n'a pas de soufre car il ne provient pas des combustibles fossiles. Si on l'ajoute, il abaisse le taux de soufre du diesel. C'est un avantage, même si c'est une très petite quantité. Vous ajoutez 2 p. 100 dans quelque chose qui n'a déjà que 10 parties par million, parce qu'on est passé de 500 parties par million à 10 parties par million le 1er juin de cette année. C'est déjà fait.

Voulez-vous dire un mot sur les questions techniques concernant le biodiesel dans le contexte du taux de soufre?

**M. Jack Belletrutti (vice-président, Institut canadien des produits pétroliers):** Tout d'abord, le diesel à faible taux de soufre est essentiellement un nouveau produit commercialisé depuis le 1er juin pour les véhicules routiers. On ne l'a pas beaucoup testé avec du biodiesel et nous ne savons donc pas exactement si ce mélange fonctionnerait. Ce n'est pas la même chose que le tester avec 500 parties par million et c'est donc quelque chose qui reste à faire pour s'assurer que...

Même seul, le diesel à très faible taux de soufre a tendance à réduire le facteur d'écoulement du carburant et nous devons donc déterminer s'il faut y apporter des modifications pourront assurer que ce diesel à faible taux de soufre fonctionne aussi bien dans les véhicules — les camions — que le diesel ordinaire.

**M. Bradley Trost:** C'est une question technique. Quelqu'un a dit que le biodiesel améliorerait l'écoulement. John Deere l'utilise déjà pour tous ses... D'un point de vue technique, on pense que ça pourrait être meilleur.

• (1245)

**M. Jack Belletrutti:** C'est l'un des avantages, mais il y a aussi des inconvénients, le plus important ayant été mentionné par Jesse.

**M. Bradley Trost:** L'écoulement à froid, oui.

**M. Jack Belletrutti:** C'est important avec le climat du Canada. Et il y a une grosse différence entre le biodiesel et le diesel issu des combustibles fossiles.

**M. Bradley Trost:** Pouvez-vous nous donner les chiffres que vous utilisez pour l'écoulement à froid? J'ai entendu toutes sortes de choses au sujet de la différence entre le biodiesel et le diesel ordinaire. J'ai vu trois ou quatre séries de chiffres différentes et je ne sais pas qui croire.

**M. Jack Belletrutti:** Le critère qu'on utilise est ce qu'on appelle le point de trouble, qui s'exprime en degrés Celsius.

**M. Bradley Trost:** Oui, je sais.

**M. Jack Belletrutti:** Ce que j'ai pour le biodiesel va de -3 à +11 ° C alors que, pour le diesel à taux de soufre ultra bas, ça va de -1 à -47 °C. Il y a donc une énorme différence.

Quand il fait très froid au Canada, vous avez un problème.

**M. Bradley Trost:** Je comprends la physique.

**M. Jack Belletrutti:** Il y a des additifs qu'on peut ajouter au mélange pour contrer cet effet mais ce qu'on peut faire est très limité. En utilisant des additifs, on améliore le résultat de 1 ou 2°.

Voilà le problème fondamental.

L'autre problème est que les sources de biodiesel sont très variées. On peut en fabriquer avec de l'huile de frites, avec des céréales comme le canola et le soja, ou avec des produits d'équarrissage, et les propriétés sont alors très différentes.

**M. Bradley Trost:** Je crois comprendre qu'il y a un débat en Europe et aux États-Unis... et sur comment faire partir de maintenant.

Kory, voulez-vous répondre à la question?

**M. Kory Teneycke:** Ma réponse sera la même que celle de Jack. La raison pour laquelle il y a tant de variations est que les propriétés dépendent du produit de charge. Et il y a dans chaque cas des avantages et des inconvénients. Les graisses animales ont de moins bonnes propriétés d'écoulement mais un plus haut taux de cétane, ce qui est un avantage pour le mélange. Il est donc tout à fait possible que le type de biodiesel demandé puisse varier selon la saison.

La plus grande usine du Canada utilise un mélange de suif et d'huile de canola en proportions égales, ce qui donne des propriétés complètement différentes d'écoulement à froid et de taux de cétane.

Il est très difficile d'obtenir des réponses définitives à ce sujet car tout dépend de ce qu'on utilise pour faire le biodiesel et du type de mélange...

**M. Bradley Trost:** Mais ça dépendra alors des normes techniques canadiennes que nous adopterons.

**M. Kory Teneycke:** L'ONGC étudie ces questions. Il y a une norme B1 à B5. L'ASTM fait est la même chose, tout comme les Européens. Il semble que les normes nord-américaines seront un peu resserrées et les normes européennes un peu relâchées, ce qui nous permettra peut-être d'arriver à une norme mondiale.

L'industrie du pétrole fait beaucoup de choses à ce sujet, tout comme des organisations agricoles telles que les producteurs de soja des États-Unis, ainsi que les organismes de normalisation. Il y a une chose sur laquelle tout le monde s'entend et c'est que nous tenons à produire un carburant sûr et efficace qui ne causera aucun problème. Il y a une coopération très étroite à ce sujet avec les fabricants de moteurs.

**M. Alain Perez:** Puisque nous n'avons pas cette discussion sur l'éthanol, qui ne pose pas ces problèmes, le seul commentaire que nous avons fait et que nous continuerons de faire est que nous sommes certains de pouvoir arriver à 5 p. 100 % d'éthanol d'ici à 2010. Comme vous pouvez le constater, c'est loin d'être la même chose pour le biodiesel. C'est tout ce que nous voulons dire.

**M. Jesse Row:** Je voudrais faire une brève remarque sur les chiffres que nous venons d'entendre, de -1 à -40 °C pour le diesel au Canada. En vérité, ça dépend de la saison et du lieu où l'on se trouve. Évidemment, dans la majeure partie du pays, on aura un chiffre plus élevé en été et plus bas en hiver. Donc, la majeure partie du pays n'aura pas besoin de descendre à -47 °C cette mais je pense que -30 ° C est le chiffre que nous avons entendu dans les recherches que nous avons faites. Cela veut dire que, pour la majeure partie du pays, la fourchette n'est pas aussi grande que les chiffres précédents semblaient l'indiquer.

En outre, quand on mélange à 5 p. 100 dans le carburant, il est évident qu'on n'a pas besoin de tenir compte de cette fourchette pour 100 p. 100 carburant. On peut le faire avec une plus petite proportion.

Voilà donc de toutes les questions au sujet desquelles nous avons travaillé avec la société d'énergie que j'ai mentionnée, et nous avons la conviction d'être capables de franchir cet obstacle.

À l'heure actuelle, quels sont les systèmes qui sont en place? Quels systèmes devons-nous mettre en place pour nous assurer que nous avons une garantie élevée? Quand on parle de produire du biodiesel, ce n'est pas dans un laboratoire de garage mais dans d'énormes usines.

Les usines actuelles vérifient chaque lot produit et savent exactement ce qu'elles produisent. Nous ne verrons pas de fourchette aussi étendue dans la littérature spécialisée qui indique essentiellement quels sont les produits que l'on fabrique actuellement. Quand vous irez acheter du biodiesel, vous saurez exactement quelles en sont les propriétés. La grande question qui se pose actuellement est donc probablement reliée au type de mélange qu'il faut faire.

• (1250)

**M. Jack Belletruffi:** J'ai avec moi un document contenant un graphique qui pourrait vous intéresser. Il montre que comment l'ajout de quantités croissantes de biodiesel affecte le point de trouble et quel est l'effet des additifs. Je peux vous donner, si vous voulez.

**Le président:** Quand vous l'aurez lu, monsieur Trost, pourriez-vous être assez gentil pour nous l'expliquer?

Nous avons maintenant des questions d'ordre pratique à régler au sujet de l'ordre du jour. Un avis de motion a été déposé devant le comité. Je vais donc conclure pour pouvoir régler ça avant 13 heures.

Merci beaucoup. C'était passionnant et très utile. Je dois vous prévenir que nous vous convoquerons peut-être à nouveau à l'automne. Il me semble que les membres du comité sont très intéressés par ce sujet et qu'ils voudront peut-être y revenir. Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui.

L'avis de motion a été distribué aux membres du comité mais je demande qu'on le distribue à nouveau.

Pour conclure cette partie de la réunion, je demande à Mme Bell de proposer la motion.

**Mme Catherine Bell:** Je vais simplement la proposer et nous pourrons en débattre après.

Voici la motion :

Que 10 minutes soient allouées aux témoins pour leur déclaration d'ouverture; que, à la discrétion du président, le temps soit ainsi réparti lors de l'interrogation des témoins:

Série 1 (7 minutes) : Parti libéral, Bloc québécois, Nouveau Parti démocratique, Parti conservateur;

Série 2 (5 minutes) : Parti libéral, Bloc québécois, Nouveau Parti démocratique, Parti conservateur.

**Le président:** Je pense que vous avez tous la motion sous les yeux. Elle est présentée parce que nous avons accordé une certaine latitude durant la période des questions depuis un certain temps et qu'il semble que la situation ait un peu dégénéré avec des interrogatoires plus longs que prévu.

J'ai aussi demandé au greffier de distribuer la motion d'origine, pour votre information. Elle avait fait l'objet d'un long débat lors des premières réunions.

Si nous nous en tenons au système actuel, chaque membre du comité aura la possibilité de poser des questions pendant 5 minutes. Ce système est fondé sur la composition du comité et de la Chambre. Cela donnerait à tout le monde une période de questions de 5 minutes si nous allons jusqu'au quatrième tour.

Nous n'avons pas encore réussi à aller au quatrième tour, ce qui a empêché le Bloc d'avoir un troisième tour de questions, et le NPD, un deuxième tour, parce que les premiers tours ont simplement été trop longs.

Comme je suis le président, je vous présente mes excuses car nous avons été trop souples. À mon avis, si nous nous en tenons au système prévu à l'origine, tout le monde devrait être satisfait.

Quoi qu'il en soit, vous avez maintenant toutes les informations voulues. Voulez-vous débattre de la motion?

Voulez-vous apporter des précisions, Mme Bell?

• (1255)

**Mme Catherine Bell:** Merci.

Le greffier a distribué la motion, je crois. Il m'est arrivé de remplacer des collègues au sein d'autres comités et ce que je propose ici correspond à ce qui se fait dans les autres comités — 7 minutes et 5 minutes.

Même si j'apprécie la latitude que nous accorde le président pendant les périodes de questions, il est clair que cela cause parfois des problèmes, notamment lorsqu'il y a des rappels au règlement. Si nous adoptons des règles, nous devons nous y tenir. Si elles ne sont pas satisfaisantes, nous pouvons les changer.

**Le président:** Je crois que vous avez bien exposé la situation. Si le président s'en tient à la motion d'origine, cela vous donnera peut-être satisfaction. Sinon, nous pourrions changer de système.

Quelqu'un veut-il intervenir?

M. Harris.

**M. Richard Harris:** Je ne peux pas appuyer la motion car la répartition n'est pas tout à fait juste. Dans la situation actuelle, le NPD a 10 minutes au premier tour. Si l'on passe à 7 et 5, ça ne donnera que 2 minutes de plus au NPD mais ça enlèvera 3 minutes à chacun des autres partis au premier tour. Donc, s'il s'agit de gagner 2 minutes et d'en perdre 3, je pense qu'il est préférable de rester au système actuel, avec 10 minutes au premier tour.

**Le président:** Quelqu'un d'autre veut-il intervenir?

Ce qui est proposé me semble assez clair.

Mme Bell.

**Mme Catherine Bell:** Une remarque en réponse à M. Harris: nous n'avons jamais pu intervenir au deuxième tour dans ce comité.

**Le président:** En fait, nous arrivons presque toujours au troisième tour.

**Mme Catherine Bell:** D'accord. Je pense au tour complet.

**Le président:** Oui, votre deuxième tour, qui serait le quatrième.

(La motion est rejetée.)

**Le président:** Je dois dire au comité que j'ai un engagement à Vancouver, mardi prochain, pour le Forum urbain mondial. J'ai demandé au vice-président, M. Saint-Amand, de présider la réunion de mercredi prochain.

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.**