



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 017 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 février 2008

—
Président

M. James Bezan

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

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

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le mardi 26 février 2008

•(0935)

[Traduction]

Le président (M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite à tous la bienvenue, vous qui êtes ici pour poursuivre notre étude du projet de loi C-33, une mesure législative destinée à permettre au gouvernement d'établir notre mandat en matière de biocarburants.

J'aimerais accueillir à la table aujourd'hui Roger Samson, directeur exécutif de Resource Efficient Agricultural Production Canada, ou REAP Canada, et Todd Moser, de Rothsay. Nous recevons également Mark Nantais, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, ainsi que Gilles Morel et Gene Carrignan, de l'Institut canadien des produits pétroliers. Soyez tous les bienvenus parmi nous.

Je demande à l'ensemble des témoins de faire leur déclaration d'ouverture en 10 minutes maximum. Je les rappellerai à l'ordre, si nécessaire, étant donné que nous avons un ordre du jour très chargé aujourd'hui.

Ceci dit, je vous cède la parole, monsieur Samson.

M. Roger Samson (directeur exécutif, Resource Efficient Agricultural Production (REAP) Canada): Merci beaucoup, et bonjour à tous.

Si vous voulez notre mémoire, sachez qu'il figure parmi les documents qui vous ont été distribués. D'ailleurs, nous l'avons révisé pour y inclure quelques références; vous allez donc en recevoir un nouveau prochainement.

REAP Canada est essentiellement un centre de recherche et d'enseignement, qui travaille depuis 1986 dans le domaine de l'agriculture durable et, plus spécifiquement, du développement des biocarburants au pays depuis 1991. Notre plus récent rapport sur l'atténuation des gaz à effet de serre à partir des biocarburants au Canada date du mois dernier; il s'intitule: « Analyzing Ontario Biofuel Options: Greenhouse Gas Mitigation Efficiency and Costs ». Ce document a été corédigé par sept personnes, et nous aimerions que le comité l'examine en détail pour mieux comprendre les enjeux concernant les biocarburants.

Deux critères permettent de déterminer si un biocarburant est bon: d'abord sa très grande efficacité de compensation des gaz à effet de serre, et ensuite le rapport coût-efficacité avantageux qu'il procure au contribuable canadien.

Si vous vous reportez au graphique 1 de mon mémoire, vous verrez qu'il illustre le cycle de vie des émissions de gaz à effet de serre causées lors de la production de carburants bioénergétiques par secteur de consommation énergétique. Nous avons comparé trois secteurs: celui des transports, celui de la production d'énergie verte et celui de la production de chaleur verte. Vous pouvez observer, en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, que le secteur de

production de la chaleur verte et celui des énergies vertes sont plus efficaces pour réduire ces émissions. En effet, celles-ci sont plus faibles.

Au graphique 2, vous verrez ceci transposé en pourcentages. Vous remarquerez que sur le plan de l'efficacité, d'après notre rapport, la compensation par l'éthanol de maïs est de 21 p. 100 et celle attribuable au biodiesel est d'environ 50 à 58 p. 100.

En Europe, ils ont instauré une norme selon laquelle l'Union européenne doit démontrer que les biocarburants génèrent au minimum 35 p. 100 de moins de gaz à effet de serre que l'essence, qu'ils ne peuvent provenir de la terre et qu'ils doivent avoir une valeur élevée reconnue sur le plan de la biodiversité. Par conséquent, l'éthanol de maïs ne serait pas admissible là-bas; pourtant, avec l'énergie et la chaleur vertes, les compensations sont de l'ordre de 80 à 90 p. 100.

Et qu'est-ce qui fait un bon biocarburant? Son excellent niveau de compensation et son coût.

Le graphique 3 illustre les prix. Nous avons examiné quelles étaient les subventions fédérales et provinciales offertes en Ontario, et nous avons déterminé l'efficacité de compensation de ces carburants. Nous avons remarqué que pour le biodiesel, les coûts d'atténuation étaient d'environ 100 \$ la tonne, et pour l'éthanol de maïs, avec les mesures incitatives actuellement en vigueur dans la province, de 375 \$ la tonne.

Si vous regardez dans la partie droite du graphique, vous verrez qu'il existe des possibilités pour environ 50 \$ la tonne dans pas mal de technologies, y compris une sur laquelle nous avons travaillé, qui est la culture du panic, un produit que l'on transforme ensuite en granulés et qu'on utilise comme combustible thermique de remplacement.

Si vous allez à la page 11 du mémoire, au tableau 1, vous verrez notre analyse des carburants et notamment la compensation nette de gaz à effet de serre issue de carburants renouvelables. De quelle façon utiliser une acre ou un hectare de terres agricoles pour compenser efficacement les gaz à effet de serre? Voici comment c'est possible: en utilisant 900 kilogrammes de biodiesel de soya par hectare; 1 500 kilos d'éthanol de maïs; 4 700 kilos d'éthanol cellulosique; et 13,5 tonnes de granulés de panic raide par hectare; ceci est huit à dix fois plus efficace que l'éthanol de maïs.

Nous invitons quiconque le souhaite, dans la communauté scientifique canadienne, à contester ces chiffres. Nous avons entièrement confiance dans ces données, et nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement canadien ne favorise pas davantage des technologies de compensation plus efficaces.

Dans nos recommandations au comité, nous exprimons trois grandes réserves au sujet de cette mesure législative. Premièrement, elle n'aura pas pour effet de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre. On nous a dit qu'il fallait s'attendre à des compensations de l'ordre de 4 millions de tonnes. Si nous nous fions aux chiffres tirés de notre récent rapport, cela donne uniquement 2,1 millions de tonnes — soit la moitié moins que ce que le gouvernement promet aux Canadiens.

Deuxièmement, nous pensons qu'il y aura un sérieux problème de conversion des terres, parce que le Canada ne dispose pas de suffisamment de potentiel pour cultiver ces sources de carburant. Nous allons devoir nous tourner vers les importations ou convertir nos pâturages en terres arables, et cela aura pour effet de dégager de grandes quantités de gaz à effet de serre. Plusieurs scientifiques ont publié des rapports le mois dernier, disant qu'il faudrait attendre environ 50 à 130 ans pour avoir des retombées. Cela ne permettra donc pas de ramener les niveaux des gaz à effet de serre à ceux visés. Nous ne croyons pas que cela va se concrétiser.

● (0940)

Troisièmement, ce n'est pas une solution canadienne parce que nous allons devoir importer massivement du maïs pour produire cet éthanol. Quant au biodiesel, c'est tout simplement trop cher. Aujourd'hui, le biodiesel tiré du canola revient à 1 000 \$ la tonne, et à 1 300 \$ la tonne avec l'huile de soya. Ce ne sont donc pas des biocarburants économiques. Les mesures incitatives actuelles mises de l'avant par le gouvernement fédéral ne permettront pas d'atteindre le niveau de mélange proposé de 2 p. 100.

La mesure législative mise de l'avant ne démontre pas que l'on fait preuve de responsabilité financière. Les compensations de CO₂ qui découlent de l'éthanol de maïs reviennent de six à huit fois plus cher qu'avec les autres solutions de remplacement.

Nous faisons trois recommandations au gouvernement. Premièrement, celui-ci devrait mettre en place des stratégies de gestion axées sur les résultats dans l'ensemble de ses programmes de recherche et d'encouragement afin de s'assurer d'atteindre les buts visés, soit l'atténuation des gaz à effet de serre et le développement rural. Nous croyons que cela peut être bénéfique autant pour l'environnement que pour les cultivateurs et les contribuables, mais pour y parvenir, nous devons élaborer une politique efficace. Malheureusement, en ce moment, nous n'avons pas le cadre adéquat pour nous attaquer au problème du dioxyde de carbone.

Deuxièmement, le gouvernement doit se tourner vers les cultures de vivaces énergétiques et cesser l'utilisation des récoltes annuelles en guise de biocarburants. Il faudrait reconnaître qu'il y a un surplus limité de terres arables au Canada et que les principales sources de biocarburants sont les cultures vivaces énergétiques. Il faudrait utiliser les terres agricoles marginales pour cultiver des biocarburants comme le panic pour faire des granulés.

Troisièmement, le gouvernement doit créer une parité sur le marché de la bioénergie en accordant, par exemple, des incitatifs au secteur des biocarburants. Le gouvernement ne devrait pas choisir les gagnants. Il y a une blague à ce propos qui dit que le gouvernement choisit les gagnants et que les perdants choisissent les gouvernements. Vraiment, nous devons instaurer en quelque sorte une taxe sur les dioxydes de carbone; ce serait une façon de créer une stratégie efficace pour réduire le CO₂. Nous voudrions qu'Agriculture Canada poursuive ses recherches sur les cultures vivaces lignocellulosiques plante entière. Actuellement, la recherche manque de financement dans ce domaine, et nous voudrions vraiment que ce soit corrigé.

Je vous remercie beaucoup.

● (0945)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Moser, de Rothsay.

M. B. Todd Moser (vice-président, Carburants de remplacement, Rothsay): Monsieur le président, chers membres du comité, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour vous faire part de mon opinion au sujet du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'environnement de 1999.

Vous avez devant vous quelqu'un qui jouit d'une expérience de plus de 20 ans dans le domaine du raffinage, de l'approvisionnement, de la distribution et du marketing de produits pétroliers conventionnels au Canada, et à titre de vice-président de Rothsay, je suis fier d'être membre des Aliments Maple Leaf et d'être un pionnier de l'industrie du biodiesel au pays. Je suis certain que mon expérience pratique et commerciale, autant dans les carburants conventionnels que ceux de remplacement vous sera utile dans vos discussions d'aujourd'hui.

J'ai deux messages à livrer au comité: premièrement, les carburants de remplacement comme le biodiesel comportent de nombreux avantages pour le Canada et les Canadiens; deuxièmement, et plus important encore, il est essentiel d'adopter rapidement le projet de loi C-33 si nous voulons tirer parti de tous ces avantages.

Les carburants renouvelables comme le biodiesel peuvent profiter au Canada et aux Canadiens de trois façons. D'abord, ils permettraient de freiner les effets grandissants des changements climatiques, qui sont réels; et les conséquences environnementales de la dépendance aux hydrocarbures sont l'une des principales sources du problème. Les combustibles renouvelables comme le biodiesel peuvent nous aider à régler ces problèmes puisqu'ils présentent des avantages substantiels pour l'environnement, contrairement aux combustibles fossiles conventionnels. Dans le cas du biodiesel, les avantages environnementaux sont nombreux.

D'après Ressources naturelles Canada, les réductions de gaz à effet de serre grâce au biodiesel sont de 70 à 95 p. 100; tout dépend de la matière première utilisée. Même en mélangeant 20 p. 100 de biodiesel à du diesel conventionnel, on peut réduire les émissions de carbone de plus de 15 p. 100 dans le cycle de vie. À elles seules, nos installations de Sainte Catharine's contribuent à éliminer environ 122 000 tonnes métriques de gaz à effet de serre par an, ce qui revient à retirer de nos routes 16 000 camions légers ou 22 000 voitures.

Le biodiesel est aussi biodégradable que le sucre et il est 10 fois moins toxique que le sel de table. Le biodiesel offre également un équilibre énergétique très positif. En fait, une analyse récente conduite par l'Université de l'Idaho, en collaboration avec le département américain de l'Agriculture, démontre que l'équilibre énergétique du biodiesel est positif par 3,5 contre 1, ce qui revient à dire que pour chaque unité d'énergie fossile nécessaire pour produire du combustible dans un cycle de vie, le retour est de 3,5 unités d'énergie. C'est très avantageux par rapport au diesel conventionnel tiré du pétrole, dont le rendement est inférieur à un.

Deuxièmement, les carburants renouvelables comme le biodiesel contribuent à la diversité énergétique. Le fait que le baril de pétrole brut coûte 100 \$ est une raison plus que suffisante pour se tourner vers des énergies renouvelables si on veut être moins dépendant des hydrocarbures. Non seulement les prix du pétrole brut ont augmenté de façon spectaculaire, mais en plus, ils sont à des niveaux records. Payer 3 \$ le gallon aux États-Unis et 1 \$ le litre au Canada est maintenant monnaie courante, à cause d'un réseau de raffinage vieillissant, d'une capacité de réserve minimale et de spécifications de produits toujours plus nombreuses.

Dans la plupart des rapports qu'elle a émis en juillet 2007 sur le marché pétrolier à moyen terme, l'Agence internationale de l'énergie, un organisme mondialement respecté pour la fiabilité de ses informations en matière énergétique, a prévu que les marchés continueraient de se resserrer après 2010 à cause de la diminution des réserves de l'OPEP, pour atteindre un plancher d'ici 2012.

Dans le même rapport, l'agence indique que la demande énergétique n'est pas prête de reculer. Les économies en croissance, particulièrement dans les pays qui ne font pas partie de l'OCDE — par exemple, en Asie et au Moyen-Orient —, prévoient que leur demande de pétrole augmentera de 3,6 p. 100 annuellement au cours des cinq prochaines années. C'est un indicateur clair que la pression à la hausse des prix se poursuivra, et cela affectera autant le pétrole brut que les produits pétroliers dans un avenir prévisible.

Les carburants renouvelables comme le biodiesel peuvent nous aider à diversifier l'offre énergétique puisqu'ils permettraient d'accroître la capacité de production et l'offre d'énergies de remplacement propres et renouvelables qui soient totalement compatibles avec les moteurs d'aujourd'hui, qui puissent satisfaire aux normes de produits élevées et qui puissent être facilement intégrées dans notre système de distribution. Qui plus est, ces carburants sont disponibles maintenant.

Le troisième avantage que représentent les carburants renouvelables est leur effet positif sur l'économie canadienne. Les installations de Sainte Catharine's, au Québec, sont la preuve que même avec un investissement modeste, on peut agir de manière positive sur les collectivités locales.

• (0950)

Pour ce qui est de l'emploi, nous sommes fiers de pouvoir offrir des débouchés à des professionnels ainsi qu'à des travailleurs spécialisés et de spécialisation moyenne. Nous comptons plus de 25 personnes travaillant directement dans notre secteur du biodiesel. Nous dépensons également plus de 800 000 \$ par année pour des services locaux à l'appui de nos activités et une somme dépassant 15 millions de dollars sera investie pour l'acquisition de matières premières produites localement.

Notre usine contribue à l'assiette fiscale aux échelons municipal, provincial et fédéral. En 2007, nous avons en outre procédé à une modernisation importante de nos installations et fait appel pour ce faire aux gens de métier et aux services locaux aux étapes de la conception, de la construction et de la mise en service du projet.

La vigueur de l'industrie nationale du biodiesel permet la création de nouveaux marchés et une stabilité des prix pour les oléagineux et les sous-produits d'origine animale, tout en diversifiant et consolidant les économies des milieux ruraux. De toute évidence, il s'agit là de trois avantages importants — l'impact sur notre environnement, la diversité énergétique et l'économie — pour le Canada et ses citoyens. Nous ne pourrions toutefois pas profiter de ces avantages si le projet de loi C-33 n'est pas adopté rapidement.

Le projet de loi C-33 est absolument indispensable si le Canada veut favoriser l'émergence d'une industrie forte et d'un marché dynamique à l'échelle nationale pour les combustibles renouvelables. Une chose est sûre, sans le projet de loi C-33 et une norme en matière de carburants renouvelables, on n'assistera pas à une appréciation de la demande canadienne pour ces carburants, laquelle aurait contribué aux investissements relativement restreints nécessaires pour adapter notre infrastructure de distribution à ces carburants plus propres.

C'est un phénomène que nous pouvons déjà observer. La quasi-totalité des 35 millions de litres que nous produisons à notre usine de Sainte Catherine's sont expédiés directement dans des pays qui ont des programmes beaucoup plus élaborés en matière de carburants renouvelables. Il y a actuellement au Canada seulement deux usines de biodiesel à vocation commerciale alors qu'aux États-Unis, on en recense plus de 130, sans compter les 37 qui sont en construction. Pire encore, il existe un fossé important qui nous empêche de rejoindre les consommateurs souhaitant utiliser le biodiesel. Je ne connais que deux terminaux au Canada capables d'effectuer des mélanges de biodiesel et à peine une poignée de stations-service où les automobilistes peuvent s'en procurer.

L'adoption rapide du projet de loi C-33 permettrait de changer le cours des choses en servant de catalyseur pour susciter les investissements nécessaires aux usines de biodiesel et aux infrastructures requises pour la distribution de ce carburant renouvelable et propre aux consommateurs. Si le projet de loi C-33 n'est pas adopté, je suis persuadé que les investissements futurs dans les biocarburants s'en trouveront considérablement amoindris, si ce n'est totalement abandonnés. C'est certainement le cas pour mon organisation qui aimerait étendre ses activités dans le secteur des biocarburants, mais hésite à le faire sans savoir s'il existera vraiment un marché au Canada.

En résumé, je crois que les carburants renouvelables sont porteurs de grandes promesses et de nombreux avantages pour le Canada et ses citoyens. Ils permettent de lutter contre les changements climatiques, d'améliorer la diversité énergétique et de contribuer au développement rural et à la croissance économique du Canada. En adoptant rapidement le projet de loi C-33, vous lancerez le signal nécessaire pour stimuler les investissements et sensibiliser notre pays aux nombreux avantages que les carburants renouvelables ont à offrir.

Je vous remercie de votre attention et du temps que vous m'avez consacré.

Le président: Merci, monsieur Moser.

Nous écoutons maintenant M. Nantais, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

M. Mark Nantais (président, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour à tous les membres du comité. Je vous remercie de me donner l'occasion de venir exposer les vues de l'association à l'égard du projet de loi C-33.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) est le principal regroupement national représentant les constructeurs de véhicules légers et lourds du Canada, soit Chrysler, Ford, General Motors et International Truck and Engine. Collectivement, nos membres construisent plus de 70 p. 100 des véhicules produits au pays, occupent 55 p. 100 du marché intérieur et soutiennent 150 000 travailleurs et retraités canadiens grâce à l'ensemble de leurs activités commerciales.

D'entrée de jeu, je peux vous dire que nous appuyons sans réserve le projet de loi C-33 et que nous vous demandons de l'adopter aussi rapidement que possible. Peut-être que la chose vous surprendra, mais je crois qu'il y a de nombreuses organisations qui partagent notre avis quant à l'adoption rapide de ce projet de loi, et je vais vous dire pourquoi. En matière de carburants renouvelables, l'ACCV est fortement en faveur d'une stratégie poussée et soutenue par des règlements appropriés. Des mesures visant à accroître la disponibilité et la consommation au Canada de mélanges de carburants renouvelables de qualité aideraient à réduire de façon considérable les gaz à effet de serre produits par le parc de véhicules.

Dans son avis sur les carburants renouvelables publié en 2007 dans la *Gazette du Canada*, le gouvernement a très justement évalué les avantages de ces carburants du point de vue des émissions de gaz à effet de serre pendant le cycle de vie. C'est la première fois que le gouvernement exige l'ajout d'un constituant dans les carburants vendus au Canada dans le cadre de la Loi sur la protection de l'environnement.

Nous croyons que nous tenons là une bonne occasion d'assurer le succès des carburants verts sur le marché, pourvu que l'on veuille tant à la qualité de ces carburants qu'à l'acceptation des consommateurs. Pour susciter une confiance et une acceptation durables de la part des Canadiens, il faudra que l'implantation de ces carburants sur le marché canadien se déroule de façon harmonieuse et efficace.

En outre, étant donné que le secteur de la construction de véhicules est fortement intégré en Amérique du Nord et que le gouvernement du Canada a souscrit à l'application de règlements communs sur les gaz d'échappement en Amérique du Nord, il sera important de veiller, dans la mesure du possible, à la concordance des démarches canadienne et américaine au chapitre des carburants renouvelables.

Depuis les années 1980, tous les véhicules à essence produits par les sociétés membres de l'ACCV peuvent consommer du carburant contenant jusqu'à 10 p. 100 d'éthanol. Nos membres sont aussi des chefs de file dans le domaine des véhicules polycarburants E85. Il s'agit de véhicules pouvant consommer soit du carburant contenant jusqu'à 85 p. 100 d'éthanol soit de l'essence ordinaire, sans que le conducteur ne note de différence. De plus, nos véhicules diesel peuvent aussi consommer des mélanges biodiesel selon les recommandations du constructeur.

Il est cependant essentiel que tant le constituant renouvelable que le constituant conventionnel des carburants renouvelables satisfassent à des normes de qualité appropriées. L'absence de mesures garantissant la qualité des carburants pourrait entraîner des effets négatifs par rapport aux critères établis, compromettre le rendement par temps très froid ou très chaud et le rendement général des véhicules et causer des défaillances des dispositifs d'alimentation et antipollution. Il est donc nécessaire que des exigences de qualité soient stipulées expressément dans le projet de loi pour assurer que les biocarburants offerts au Canada sont appropriés et uniformes.

Il est également important de reconnaître, comme l'a déjà fait la LCPE et comme le fait maintenant le projet de loi C-33, que les véhicules et les carburants forment un tout intégré.

À notre avis, les dispositions suivantes sont nécessaires afin d'assurer la bonne mise en application du règlement sur les carburants renouvelables et d'atteindre les objectifs visés par le gouvernement au chapitre des carburants renouvelables et de l'amélioration de l'environnement. Premièrement, on a besoin d'exigences relatives à la qualité des carburants en vertu d'un règlement national sur la qualité des carburants. Deuxièmement, il

faut des mécanismes de contrôle et de gestion de l'implantation et d'aspects tels que l'entreposage de l'éthanol, la compatibilité, la propreté des réservoirs et la gestion de l'eau pendant la phase de transition. Troisièmement, il convient d'élargir l'accès aux mélanges éthanol-essence à haute teneur en éthanol, soit jusqu'à 85 p. 100.

J'aimerais ajouter quelques observations au sujet de la nécessité d'un règlement fédéral sur les carburants. Un règlement national sur la qualité des carburants visant tant les carburants conventionnels que renouvelables mettrait fin à la discordance qui existe entre les diverses mesures provinciales. Nous suggérons au gouvernement fédéral de collaborer étroitement avec les provinces pendant la rédaction de la loi et du règlement afin de s'assurer que tant les carburants renouvelables que la qualité des carburants fassent l'objet d'une seule et même approche cohérente dans l'ensemble du Canada, tout en tenant compte de certains facteurs régionaux et saisonniers.

Selon notre interprétation de l'article 140 de la LCPE, le ministre a l'autorité d'imposer des règlements stipulant des paramètres de qualité pour les carburants. La LCPE de 1999 indique qu'il doit être démontré que les règlements édictés à l'égard des carburants n'ont pas d'incidences négatives sur l'environnement, sur la vie ou la santé humaine, ou sur le fonctionnement, le rendement ou la mise en marché de technologies de combustion ou autres technologies touchant les moteurs ou les équipements antipollution.

● (0955)

Nous croyons donc qu'une approche simple à l'égard des carburants renouvelables consisterait à faire référence aux exigences relatives à la qualité des carburants contenues dans les normes de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) ou de l'American Society for Testing and Materials, approche suivie d'ailleurs par la province de l'Ontario dans son règlement 535 concernant l'éthanol. Cette approche garantirait l'uniformité de la qualité des carburants partout au pays, prouverait que le gouvernement est déterminé à veiller à ce que l'implantation des carburants renouvelables concoure à l'amélioration de l'environnement et n'ait pas d'effets négatifs sur le fonctionnement des véhicules des Canadiens. Cela montrerait également le leadership du gouvernement au chapitre des carburants renouvelables.

Bien que l'ONGC soit un organisme de normalisation reconnu, ses normes sur les carburants n'ont pas été adoptées et mises en oeuvre dans l'ensemble des provinces dans le cadre de leurs règlements. À l'heure actuelle, je crois que les paramètres de qualité pour l'essence élaborés par l'ONGC ont valeur de règlement dans deux provinces, valeur de quasi-règlement dans une autre et font l'objet d'une référence partielle dans un autre cas. Aucune loi provinciale actuelle n'exige donc que tous les carburants pour les véhicules routiers respectent les normes en vigueur de l'ONGC.

Les exigences touchant les détergents à essence de l'ONGC sont un autre exemple montrant que les normes de cet organisme ne sont ni adoptées ni appliquées au Canada. Selon les données publiées par Environnement Canada au sujet des anticalaminants, environ 20 p. 100 des essences canadiennes ne contiennent aucun anticalaminant, alors que cet additif est nécessaire pour réduire les dépôts du système d'alimentation qui peuvent augmenter les émissions et nuire au rendement des véhicules. Je peux ajouter que l'industrie automobile et l'industrie pétrolière conjuguent leurs efforts dans ce dossier et que l'on progresse à ce chapitre vers la satisfaction totale de nos clients mutuels.

Afin de corriger ces lacunes et d'en éviter la perpétuation, nous croyons qu'il est nécessaire d'établir une norme nationale sur la qualité des carburants dans le cadre d'un règlement sur les carburants renouvelables.

Je veux aussi vous parler du contrôle et de la gestion de l'implantation et d'aspects tels que l'entreposage de l'éthanol, la compatibilité, la propreté des réservoirs et la gestion de l'eau. Tous les véhicules à essence peuvent tolérer une teneur en éthanol jusqu'à 10 p. 100. Étant donné les caractéristiques des mélanges éthanol-essence, le secteur automobile suggère que des mesures soient mises de l'avant afin de réduire au minimum les effets négatifs du mélange avec l'essence qui entraîneraient une augmentation de la pression des vapeurs du système d'alimentation, une hausse des émissions de COV et de possibles problèmes de conduite.

Les carburants à haute teneur en éthanol (c'est-à-dire ceux contenant jusqu'à 85 p. 100 d'éthanol et 15 p. 100 d'essence) pourraient procurer des avantages considérables au chapitre de l'environnement si on profitait au maximum de la technologie des véhicules polycarburants E85 offerte au Canada depuis près d'une décennie par les sociétés membres de l'ACCV. D'après le modèle GHGenius de Ressources naturelles Canada, les carburants E85 peuvent réduire les émissions de CO₂ de 47 à 55 p. 100 pendant le cycle de vie, comparativement à l'essence conventionnelle. L'une des façons d'atténuer au maximum les problèmes éventuels d'infrastructure, de distribution et de gestion des mélanges à l'éthanol serait de voir à atteindre une partie des 5 p. 100 visés de quantité d'éthanol en carburant E85 au moyen de mesures obligatoires ou incitatives.

En outre, si le Canada souhaite accroître la consommation d'éthanol comme l'ont fait la Suède, les États-Unis, le Brésil et les autres pays déjà avancés dans cette voie, il devra avoir recours à la technologie des véhicules polycarburants E85 et mettre en place des infrastructures de distribution pour ce carburant. Il convient d'étudier très attentivement les politiques gouvernementales pouvant être mises en place à l'appui de cette initiative. En favorisant la disponibilité et la consommation de carburants renouvelables et propres, le gouvernement peut rendre service aux consommateurs tout en accélérant la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Canada.

J'aimerais encore faire quelques commentaires.

En 2007, les sociétés membres de l'ACCV ont annoncé et lancé une approche réaliste et intégrée pour accélérer la réduction des gaz à effet de serre au Canada. Notre plan mise sur le lancement accéléré de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement, l'élargissement du choix de carburants propres et renouvelables offert aux Canadiens, la mise au rancart de vieux véhicules polluants, l'écologisation des parcs de véhicules gouvernementaux et la modification des comportements des conducteurs.

Bien que notre industrie ait déjà accompli des progrès dans les aspects qu'elle maîtrise, elle a besoin de l'appui du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux pour réussir encore mieux. Nous suggérerions notamment que le Canada crée un incitatif sous forme de dégrèvement d'impôt semblable à celui offert dans le cadre de l'initiative d'infrastructure de carburant de remplacement aux États-Unis. Le modèle des crédits fiscaux adopté aux États-Unis prévoit jusqu'à 30 000 \$ par pompe pour la conversion au carburant E85. Notre deuxième recommandation viserait le rétablissement de l'exemption de taxes sur le carburant E85. Troisièmement, nous voudrions que l'on continue d'appuyer l'achat et l'utilisation de véhicules polycarburants dans les parcs gouvernementaux et privés. En quatrième lieu, nous préconisons le maintien des mécanismes de

soutien actuels à l'éthanol conventionnel et des efforts plus soutenus en faveur de la production d'éthanol cellulosique au Canada.

Monsieur le président, je voudrais seulement résumer en disant que le projet de loi C-33 est un élément d'importance capitale dans une approche intégrée et plus vaste visant à réduire les gaz à effet de serre et à atteindre nos objectifs environnementaux. Nous espérons donc qu'il sera adopté aussi vite que possible.

Merci.

• (1000)

Le président: Merci.

M. Morel et M. Carrignan. Qui commence?

[Français]

M. Gilles Morel (directeur, Division de l'Est et siège social, Institut canadien des produits pétroliers): Monsieur le président, députés du Parlement et Canadiens assistant à cette audience, au nom des membres de l'Institut canadien des produits pétroliers, je vous remercie de m'avoir invité pour exprimer notre point de vue sur le projet de loi C-33, le cadre législatif qui permettrait d'établir un cadre réglementaire national pour les carburants renouvelables du Canada.

D'entrée de jeu, j'aimerais aussi, tout comme les trois intervenants précédents, exprimer le soutien de notre association au projet de loi C-33. L'ICPP, comme vous le savez, est une association nationale représentant les grandes entreprises canadiennes engagées dans le raffinage, la distribution et la commercialisation de produits pétroliers aux fins de transport d'énergie d'usage domestique et d'utilisation industrielle. Nous aimerions faire valoir les trois principaux points suivants à l'égard du projet de loi C-33.

Premièrement, l'ICPP estime que la seule approche raisonnable à l'égard des mandats en matière de carburant renouvelable doit avoir une portée nationale. Deuxièmement, l'ICPP a travaillé conjointement avec l'Association canadienne des carburants renouvelables, l'ACCR, en vue de développer une approche nationale. Troisièmement, l'ICPP oeuvre en faveur d'une recherche de pointe sur la qualité des carburants qui tient compte des caractéristiques uniques du Canada, comme son climat et sa géographie.

L'étendue du Canada est immense, mais le pays compte une population relativement faible et une économie fondamentalement liée à celle des États-Unis. Dans notre cas, elle est en concurrence directe avec celle-ci.

• (1005)

[Traduction]

La libre circulation des produits constitue la pierre angulaire du succès de l'économie canadienne et, au moment où tous les ordres de gouvernement cherchent ardemment à éliminer les obstacles au commerce intérieur, il est regrettable de constater que certaines politiques provinciales concernant les carburants renouvelables ont eu l'effet de créer de nouvelles barrières économiques.

On peut observer dans le graphique inclus dans notre document l'émergence d'une véritable mosaïque de réglementation au pays. La deuxième carte montre l'emplacement des principales installations de raffinage. Ces illustrations ne tiennent toutefois pas compte des propositions récentes de l'Ontario et de la Colombie-Britannique qui souhaitent emboîter le pas à la Californie et instaurer un niveau de complexité supplémentaire, soit la norme pour les carburants à faible émission de carbone. Les objectifs ne sont pas clairs.

La création d'un cadre réglementaire national est l'un des points forts du projet de loi C-33 et nous félicitons le Parlement du Canada pour le leadership dont il a fait preuve dans ce dossier.

Pour ce qui est des éléments essentiels d'une politique nationale sur les carburants renouvelables, l'ICPP comprend très bien les nombreuses motivations qui sous-tendent l'attention accordée à l'adoption d'une politique gouvernementale en matière de carburants renouvelables. Qui plus est, il faut nous rappeler que ce cadre ne peut pas à lui seul nous permettre d'atteindre les objectifs fixés. Alors que les pays comme les États-Unis poursuivent des politiques sur les carburants renouvelables en vue d'assurer leur autonomie et leur sécurité énergétiques, ce n'est pas le cas au Canada et cela ne risque pas de l'être dans un avenir rapproché. Le Canada bénéficie d'une abondance de ressources naturelles qui, grâce à une saine gestion et à l'innovation, assureront la sécurité énergétique du pays, des emplois à valeur ajoutée et une croissance économique qui profitera à toutes les régions.

Une stratégie nationale en matière de carburants renouvelables n'est pas une panacée pour tous les problèmes que posent les changements climatiques. Peut-être le sera-t-elle un jour, mais pour le moment, je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que les scientifiques, les ingénieurs, les professionnels de la santé et les spécialistes de la modélisation cherchent toujours les véritables solutions au phénomène des changements climatiques, et nous sommes prêts à participer à cette recherche.

Pourquoi alors un mandat concernant les carburants renouvelables? C'est à tout le moins instructif de voir que la Chambre des communes a confié cet important projet de loi au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Comme nous l'avons mentionné dans le cadre stratégique que nous avons préparé conjointement avec l'Association canadienne des carburants renouvelables, nous avons souvent répété qu'il appartient aux gouvernements de prendre les décisions politiques menant à l'établissement d'une politique des carburants renouvelables dans les meilleurs intérêts des Canadiens.

[Français]

Monsieur le président, le projet de loi C-33 ne présente qu'une des composantes d'un cadre pour les carburants renouvelables. Les mesures qui devront être prises, si nous voulons vraiment réussir, sont exposées dans le cadre de l'ICPP-ACCR joint à titre indicatif.

On peut essentiellement compter cinq points: le leadership du gouvernement fédéral; un environnement concurrentiel; des avancées sur le plan de la technologie; des politiques qui favorisent la capacité des carburants renouvelables à réduire les gaz à effet de serre; et le maintien de frontières ouvertes.

Je désire informer les parlementaires que, dans son dernier budget, le gouvernement fédéral a envoyé certains messages discordants au sujet des carburants renouvelables.

D'une part, de très généreux programmes de subventions seront offerts à compter d'avril 2008 pour la production de carburants renouvelables. Le gouvernement fédéral a annoncé, entre autres, l'Initiative écoÉNERGIE sur les biocarburants qui consistera à investir jusqu'à 1,5 milliard de dollars sur neuf ans pour stimuler la production canadienne de biocarburants.

Malheureusement, le budget fédéral de 2007 a modifié la Loi sur la taxe d'accise pour annuler les exonérations accordées pour les combustibles renouvelables.

Dans les faits, le gouvernement a établi un taux d'imposition plus élevé pour les biocarburants. Au cours de la même période visée par l'Initiative écoÉNERGIE, le gouvernement a coupé 1,5 milliard de dollars sur neuf ans. Cet argent aurait autrement servi à maintenir le coût des carburants combinant le biodiesel et l'éthanol au même niveau que celui de l'essence et du diesel.

Ces mesures ne représentent donc, de notre point de vue, aucun nouvel investissement net du gouvernement dans la production de biocarburants.

• (1010)

[Traduction]

Comme l'expérience américaine l'a démontré, un crédit d'impôt fédéral pour les mélangeurs représente la méthode de choix pour soutenir la production d'éthanol. Un crédit d'impôt équivalent accordé aux mélangeurs du Canada prend fin au 1^{er} avril prochain. Mais en l'absence de dispositions comparables avec notre plus important partenaire commercial, le Canada ne pourra répondre aux attentes et espérer soutenir la concurrence des produits américains semblables.

Monsieur le président, je vais laisser M. Gene Carrignan, président de notre comité national, conclure notre exposé d'aujourd'hui.

M. Gene Carrignan (président, Comité national des carburants, Institut canadien des produits pétroliers): Monsieur le président, le dernier volet de notre exposé porte sur les efforts en temps réel consacrés aux biocarburants.

Pour satisfaire aux impératifs de cette politique, nous effectuons de la recherche de pointe. Ainsi, le 22 janvier 2008, la plus importante démonstration routière de diesel renouvelable par temps froid au Canada a été lancée officiellement en partenariat avec l'ICPP, les gouvernements fédéral et albertain et un groupe multilatéral diversifié réunissant l'organisme Climate Change Central, le Conseil canadien du canola et l'Association canadienne des carburants renouvelables.

Une soixantaine de camions de toutes tailles utilisent donc le diesel renouvelable pour circuler aux quatre coins de l'Alberta, la province posant les défis les plus redoutables à cause de son climat. La démonstration permettra aux mélangeurs de carburant, aux distributeurs, aux parcs de camions de long courrier et aux conducteurs de faire l'essai du diesel par temps froid. Nous sommes fiers de faire partie d'un groupe diversifié d'intervenants qui cherchent à comprendre comment on peut tirer le maximum du diesel renouvelable au Canada.

De plus, nous collaborons actuellement avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada à un second projet de recherche sur le biocarburant visant à comprendre et à régler les problèmes que posent les mélanges de biocarburants dans des conditions climatiques particulières au Canada. Ces recherches porteront notamment sur l'opérabilité à basse température des moteurs de grosse cylindrée; l'entreposage de carburant pour des applications multiples; et la stabilité thermique ainsi que la résistance à l'oxydation du mazout de chauffage soumis à des variations saisonnières.

L'image figurant dans notre mémoire montre une chambre à température froide unique en son genre qui se trouve à Sarnia, et qui sera utilisée pour ces travaux. En fait, tout de suite après cette réunion, nous nous rendrons à une autre afin de poursuivre la conception de ce programme.

En résumé, monsieur le président, certains des éléments essentiels que l'ICPP a mis de l'avant ne sont pas négociables. Tout d'abord, notre organisme agit à titre de porte-parole des producteurs d'énergie auprès des consommateurs. Nous avons entendu le point de vue des producteurs; c'est nous qui recevons réellement les plaintes des consommateurs en cas de problèmes de fonctionnement.

Nous effectuons les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs des politiques gouvernementales sur une grande échelle. Notre mission collective consiste essentiellement à faire en sorte que les carburants que nous offrons aux Canadiens répondent aux attentes de façon sécuritaire et durable, et que nous collaborions activement avec le gouvernement et la société civile en vue de trouver des solutions scientifiques relativement aux priorités en matière de santé et d'environnement. Les résultats que nous avons obtenus sont chiffrables.

Qui plus est, l'ICPP veut s'assurer que notre main-d'œuvre collective s'attire le respect et cherche à gagner la confiance de la clientèle que nos membres desservent; et que les Canadiens continuent de disposer d'un vaste choix de carburants dans un marché hautement concurrentiel.

Comme on l'a dit plus tôt, l'ICPP appuie le projet de loi C-33 et encourage son adoption par le Parlement. En fait, nous souhaitons que les règlements sur les carburants renouvelables qui s'imposent soient en place le plus tôt possible, de façon à ce que nous, ainsi que les entreprises qui devront se conformer à cette politique, ayons suffisamment de temps pour mettre en œuvre les changements nécessaires à nos opérations.

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup. Merci à vous tous d'avoir respecté votre contrainte de temps.

Il ne nous reste qu'une quinzaine de minutes, mais je crois que nous effectuerons un tour de table; chaque parti pourra poser une question de cinq minutes.

Allez-y, monsieur St. Amand.

M. Lloyd St. Amand (Brant, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, messieurs, pour vos exposés de ce matin.

Je suis particulièrement content de vous voir, monsieur Nantais, répandre encore une fois le message que contrairement aux perceptions ou aux mythes qui peuvent exister, les fabricants de véhicules canadiens sont au premier rang; ils sont à la fine pointe, et fabriquent depuis un bon moment des véhicules écoénergétiques et favorables à l'environnement. Merci d'être venu ici aujourd'hui pour nous réitérer ce message.

M. Mark Nantais: Tout le plaisir est pour moi.

M. Lloyd St. Amand: Peu d'entre vous en avez parlé, mais je vais vous interroger, monsieur Nantais, au sujet de la nécessité de règlements fédéraux sur le carburant pour éviter un ramassis disparate de règlements dans les provinces et territoires — ramassis qui, d'après ce que j'ai cru comprendre, existe actuellement.

Vous avez parlé de la province de l'Ontario et de sa réglementation récente. S'agissait-il seulement d'un exemple, ou l'approche ontarienne est une mesure que votre association, et peut-être celle de M. Morel également, préconiserait?

•(1015)

M. Mark Nantais: Les deux, je crois, monsieur St. Amand. Je pense qu'il s'agit d'une approche où on a été capable d'intégrer l'impératif de la qualité de l'essence au chapitre des biocarburants. Nous avons donc utilisé cet exemple pour montrer que c'est réalisable.

Au départ, il y avait quelques préoccupations au sujet de la contamination des carburants, qui pourrait potentiellement causer des problèmes sur le plan de la conduite de véhicules, et représenter un facteur de sécurité et un véritable problème pour un motocycliste,

par exemple, dont le moteur étoufferait ou aurait des soubresauts — en raison de la contamination du carburant — au moment d'intégrer une voie à circulation rapide.

J'ai le plaisir de dire que lorsque nous avons travaillé avec l'industrie pétrolière et le gouvernement de l'Ontario, nous avons pu surmonter plusieurs de ces problèmes, et à ma connaissance, nous n'avons vu aucun exemple de contamination de carburant qui pourrait causer des problèmes comme celui-là. Je citerais donc cette expérience en exemple.

M. Lloyd St. Amand: MM. Morel et Carrignan, ou n'importe qui d'autre; avez-vous autre chose à rajouter?

M. Gilles Morel: Permettez-moi de faire une remarque là-dessus.

J'appuie ce que vient de dire M. Nantais. Je pense qu'au bout du compte, il est important que notre association reconnaisse, tout comme l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, que nous devons, en définitive, répondre aux besoins des consommateurs. Il est donc important que nous ayons essentiellement une bonne qualité de carburant partout au pays, qui conviendra à nos membres. Donc, dans cette mesure, l'expérience ontarienne — voire même celle de la Saskatchewan, qui a eu un mandat pendant un bout de temps, ainsi que celle du Manitoba — illustre bien qu'avec des discussions adéquates, une réglementation valable et des consultations auprès de l'industrie, de bons résultats peuvent être atteints. Nous encourageons certainement ces discussions — avec le concours d'Environnement Canada — après l'adoption de ce projet de loi.

M. Lloyd St. Amand: Puis-je vous demander si votre nom se prononce « Moser »?

M. B. Todd Moser: C'est Moser, oui.

M. Lloyd St. Amand: Quelle est la réaction de votre industrie à la taxe sur le carbone imposée l'autre jour par le gouvernement de Gordon Campbell, en Colombie-Britannique?

M. B. Todd Moser: Il n'y a pas eu de discussions élaborées au sein du groupe industriel. Certes, en ce qui a trait à notre exploitation, c'est assurément un élément intéressant quant à ce qui justifie que nous ayons possiblement des activités dans ce domaine, car tout cela est relié aux avantages qui peuvent être tirés de l'utilisation de biocarburants et à l'effort de diversifier nos besoins énergétiques en nous éloignant des combustibles à base de carbone. On voit véritablement cette mesure comme une autre occasion d'accélérer le processus d'atteinte de cet objectif.

M. Lloyd St. Amand: Pour finir, je m'adresse maintenant à M. Samson.

Vous avez parlé avec moins d'enthousiasme que d'autres du projet de loi C-33. Admettriez-vous, monsieur Samson, que le projet de loi C-33 constitue à tout le moins un pas dans la bonne direction, même s'il s'agit selon vous d'un tout petit pas?

M. Roger Samson: Selon la tendance actuelle, tout le monde veut un environnement plus vert. La question que je me pose est celle-ci: est-il nécessaire d'atteindre ces cibles de 2 à 5 p. 100 maintenant, ou pourrions-nous commencer par 1 et 2 p. 100, et ensuite, progresser étape par étape?

Je considère cela risqué d'un point de vue écologique et dans une perspective de sécurité alimentaire, car le Canada contribue potentiellement à accroître la rareté des aliments dans le monde, et nous avons des prix record pour le blé, aujourd'hui. Nous avons, comme je l'ai mentionné, de l'huile de soya à 1 300 \$ la tonne, et la plus petite quantité de grain que nous ayons jamais eue en réserve pour nourrir notre population. On parle de 54 jours. Le niveau n'a jamais été aussi bas. Alors pourquoi voulons-nous cette augmentation de 5 p. 100, qui implique 4,5 millions de tonnes de maïs? Nous n'avons pas les terres à cette fin. Pourquoi ne pas agir plus modestement, et améliorer la loi un peu plus tard? Nous serions à l'aise avec cette idée. Mais l'objectif de 2 et 5 p. 100, selon nous, entraînerait de sérieux problèmes écologiques, et je pense qu'une évaluation scientifique plus approfondie est nécessaire. Ensuite, il faut que nous allions un peu plus lentement que maintenant.

• (1020)

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur Morel, je ne suis pas certain que ce soit une bonne idée de venir au Comité de l'agriculture pour nous dire à quel point les agriculteurs ont de la chance, comparativement à d'autres, de payer leur pétrole si peu cher. Nous rencontrons tous les jours des agriculteurs, et nous savons qu'ils subissent les affres de la hausse du coût des intrants, notamment celui du pétrole. Je ne pense pas qu'il soit vraiment approprié de dire que les agriculteurs ont la chance de voir sur des enseignes que le prix du pétrole est de 1,25 \$ le litre alors que nous essayons de réduire de plus en plus notre dépendance à l'égard de cette source d'énergie. En ce sens, le projet de loi C-33 a comme avantage de développer des énergies renouvelables.

Vous dites également dans votre document, concernant les subventions relatives aux énergies renouvelables, que ce n'est pas la voie que vous privilégiez. Entendre ce propos de la part de quelqu'un dont l'industrie bénéficie de mesures fiscales qui approchent le milliard de dollars seulement pour 2007 fait une assez drôle d'impression. On sait à quel point le gouvernement conservateur aime les pétrolières. Le discours que vous êtes venu tenir ici m'a passablement fait dresser le poil des bras.

M. Gilles Morel: Monsieur le président, j'aimerais répondre à la première question concernant le fait que nous soyons présents ici pour appuyer le projet de loi C-33. Nous avons les mêmes préoccupations que les fermiers. Ceux-ci sont nos clients, mais ils sont aussi nos fournisseurs en matière de biocarburant. Nous croyons qu'il faut en arriver à appliquer la plus grande harmonisation possible, de façon à ce que les coûts de distribution et de fabrication ainsi que les coûts pour les consommateurs demeurent concurrentiels au maximum. Je parle ici d'une harmonisation nationale sur le plan des normes, des biocarburants. Le leadership du gouvernement fédéral, du Parlement, que laisse prévoir ce projet de loi est l'une des principales raisons pour lesquelles nous sommes ici.

Quant à votre deuxième question, disons que je représente une association d'entreprises pétrolières d'aval. Elle représente les raffineurs et les distributeurs de pétrole ainsi que les négociants. Notre politique veut que nous ne favorisions pas les subsides. Dans notre présentation, nous avons voulu préciser qu'en vertu des politiques récentes, il n'y a eu qu'un transfert, et non des intrants nets, en ce qui concerne l'aide relative aux biocarburants, contrairement à ce qui se fait aux États-Unis, par exemple. Dans ce domaine, ça va rendre la tâche beaucoup plus difficile dans l'avenir.

M. André Bellavance: Vous représentez les distributeurs. Bien des gens qui travaillent dans le domaine du biodiésel et de l'éthanol nous ont dit à quel point il était difficile de faire en sorte que les consommateurs aient accès à ces carburants de remplacement dans les stations-service. Y a-t-il chez vous une réelle volonté d'y arriver? Pour ma part, je réussis à utiliser l'éthanol comme carburant pour mon automobile, mais il faut que je cherche: toutes les stations-service n'offrent pas ce service. Votre association a-t-elle un plan en vue de rendre ces carburants de remplacement accessibles dans les stations-service?

M. Gilles Morel: Je ne peux pas parler au nom de chacun de nos membres, dans chaque région, parce qu'il s'agit d'une orientation que chacun adopte de son côté. Par contre, j'aimerais souligner que notre institut compte deux des trois plus gros producteurs et distributeurs d'éthanol au Canada. Il s'agit de Suncor, qui a une très grosse usine d'éthanol en Ontario, et de Husky, qui en a dans deux provinces et fournit de l'éthanol dans presque toutes ses stations-service.

Nous insistons pour que l'adoption du projet de loi C-33 se fasse le plus rapidement possible parce que nous devons être en mesure de faire les modifications nécessaires pour qu'à la station-service, au dépôt de distribution ou à la raffinerie, il soit possible de mélanger les carburants renouvelables. Dans le cas de l'éthanol, ça se fait relativement facilement, étant donné que la technologie de l'automobile permet qu'on utilise sans problème jusqu'à 10 p. 100 de ce carburant, et même plus dans certains cas. La technologie, la compréhension du phénomène et la science rendent la chose non pas facile mais faisable.

En ce qui a trait au biodiesel, un bon nombre de considérations techniques doivent être étudiées. C'est pourquoi nous essayons autant que possible, de concert avec l'Association Canadienne des Carburants Renouvelables, le Conseil canadien du canola et des associations comme Climate Change Central, de déterminer ces paramètres. En effet, nous sommes pour le consommateur l'ultime interface. Il faut s'assurer que le produit qui sera disponible à la station-service répondra à ses attentes et à ses besoins. Pour y arriver, il y a une foule de défis techniques à relever.

Comme l'a dit plus tôt M. Carrignan, nous devons rencontrer des représentants de Ressources naturelles Canada et d'Environnement Canada dans quelques minutes afin d'élaborer d'autres programmes scientifiques visant à déterminer quelles composantes causent encore problème et doivent être réglées le plus rapidement possible. Nous avons indiqué que nous appuyons une réduction de 2 à 5 p. 100 ainsi que l'adoption du projet de loi. Nous espérons que ça répond à votre question.

• (1025)

[Traduction]

Le président: Merci. Il ne reste plus de temps.

Madame Skelton, la parole est à vous.

L'hon. Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC): Monsieur Samson, j'ai cru comprendre que vous veniez de l'Ontario. Êtes-vous allé en Saskatchewan pour y discuter avec des agronomes, dernièrement?

M. Roger Samson: En fait, on m'a invité à prononcer une allocution à l'assemblée des agronomes, le mois prochain. Mais...

L'hon. Carol Skelton: J'aimerais avoir une réponse très brève. Je dispose de très peu de temps.

Tout d'abord, mes électeurs ne sont pas des perdants, monsieur. Je n'ai pas aimé vos propos, et je les ai trouvés offensants. En tant que personne qui vient de la Saskatchewan et représente une importante population rurale, je trouve certaines de vos déclarations douteuses. La plupart de nos agriculteurs de la Saskatchewan, à cause de l'érosion au fil des ans, se sont tournés vers des pratiques sans labours. Ils sont essentiellement les meilleurs environnementalistes de ce pays.

Je vois beaucoup de provinces qui ont d'énormes problèmes d'érosion. À moins que les règles et règlements changent, les fermiers de l'Ouest canadien ne cultiveront pas du blé. Ils opteront pour les lentilles, le canola, et tout ce qu'ils pourront faire pousser d'autre.

Si les biocarburants et l'éthanol deviennent un modèle de réussite, ce qui signifie que les agriculteurs s'industrialiseront davantage et deviendront des agrofournisseurs, le verrez-vous d'un bon oeil? Ou tenez-vous à une politique d'aliments bon marché et au rôle traditionnel des agriculteurs en tant que fournisseurs d'aliments?

M. Roger Samson: Afin de vous donner une petite idée de mon vécu, sachez que j'ai travaillé pour...

L'hon. Carol Skelton: Je comprends; j'ai lu votre parcours. Je veux une très brève réponse.

M. Roger Samson: Je dis seulement qu'à mon avis, les agriculteurs sont gagnants de rester dans l'agriculture, parce que je crois que cela a été très difficile. Quand j'ai fait cette remarque, je voulais parler des coûts de compensation des gaz à effet de serre, qui sont établis à 375 \$ la tonne. Vous devez admettre que c'est un peu élevé.

L'hon. Carol Skelton: Eh bien, je crois, monsieur, que les agriculteurs de l'Ouest canadien... Vous avez parlé de la pénurie de blé, en disant que celui-ci s'en allait dans l'éthanol, etc. Il y a eu une sécheresse en Australie, un gel en Chine. Des choses importantes se sont produites dans le monde. Les céréaliculteurs de la Saskatchewan n'ont pas eu de bonnes récoltes depuis des années. Je veux dire, vous avez fait de fausses affirmations. Vous effrayez les gens en ce qui concerne cette industrie.

J'aimerais revenir sur une autre question, et féliciter ces messieurs à propos du carburant E85 et tout le reste. Dans ma ville, Saskatoon, nous avons des autobus qui fonctionnent avec ces carburants. Le maire et le conseil sont très enthousiasmés par ce fait. Je suis fort intéressée à en entendre davantage à propos des projets de biodiesel qui sont en cours en Alberta.

Monsieur Moser, dans votre exposé, vous avez fait valoir des arguments très valables. J'aimerais que vous nous en fassiez part encore une fois, je vous prie.

Le président: Nous allons commencer par M. Nantais, puis ce sera le tour de M. Moser.

M. Mark Nantais: J'ai passé un certain temps auprès du gouvernement de la Saskatchewan. Il est fortement en faveur d'un programme sur l'éthanol adéquat.

Nous devons bien prendre garde à ce que nous disons au sujet des matières premières utilisées pour produire de l'éthanol à base de grains, quand il est question des prix des aliments et autres choses du genre. Beaucoup d'études démontrent qu'il est faux de prétendre que cette production a été la cause de l'aggravation des pénuries d'aliments. Dans certains cas... Il y a cette fameuse histoire du prix des tacos au Mexique. J'ai cru comprendre que le problème était davantage d'ordre commercial et tarifaire qu'autre chose.

Selon nous, lorsqu'on a une possibilité comme celle-là de réduire les gaz à effet de serre de moitié par rapport à l'essence, et que, comme en ce moment, plus de 100 000 de nos véhicules peuvent fonctionner avec ce biocarburant, si nous n'en profitons pas, nous ratons réellement une occasion. Nous avons discuté, avec les provinces des Prairies, d'une autoroute de l'éthanol qui traverserait le Canada, là où cela a du sens. La même chose vaut pour les biodiesels. Je conduis maintenant un véhicule pouvant fonctionner au carburant biodiesel propre, et c'est merveilleux.

Je crois donc qu'on a de véritables possibilités. Mais il faut faire très attention, parce que beaucoup de ces matières premières sont des grains destinés aux animaux d'élevage. Ils peuvent servir à créer l'éthanol, et il est possible d'utiliser une pâte de ces grains, si vous voulez, pour nourrir le bétail. Mais on peut également utiliser les déchets issus des grains au moyen d'un processus cellulosique pour produire de l'éthanol. C'est vers cela que nous devons nous tourner à un moment donné: vers toutes les possibilités qui s'ouvrent maintenant — et qui évoluent — en ce qui a trait à l'éthanol cellulosique.

Encore une fois, nous avons là une véritable occasion. Compte tenu de la demande mondiale de véhicules et de l'énergie qui sera nécessaire pour les alimenter, nous devons chercher à diversifier le mélange de combustibles du mieux que nous pouvons.

Du point de vue planétaire, la demande actuelle représente 71 millions de véhicules. Dans 10 ans, ce nombre passera probablement à 91 millions. Il faut trouver une façon d'alimenter ces véhicules d'une manière propre et responsable sur le plan environnemental.

• (1030)

Le président: Monsieur Moser, tâchez, si vous le voulez bien, de répondre en une trentaine de secondes.

M. B. Todd Moser: En résumé, les biocarburants sont une bonne chose pour le Canada et les Canadiens. Ils sont utiles pour l'environnement et l'économie. C'est tout simplement une excellente initiative d'un point de vue général, et nous avons la structure en place pour faire fonctionner cela.

Le plus grand défi auquel on fait face... Chaque semaine, à titre de pionnier dans cette industrie, je reçois à mon bureau des appels de consommateurs qui veulent avoir accès à du biodiesel. Je leur dis que s'ils peuvent en prendre un plein wagon, j'en ai une grande quantité pour eux. Mais dans la pratique, c'est un mélange qu'ils veulent.

La triste réalité au Canada, en ce moment, c'est qu'il y a très peu d'infrastructures, raison pour laquelle une adoption rapide de ce projet de loi est nécessaire, comme l'ont dit mes amis de l'ICPP. On doit mettre en place les infrastructures pour que cela se concrétise.

Le président: Merci.

Encore aujourd'hui, M. Atamanenko fermera la marche.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Merci beaucoup de partager avec nous votre expertise, messieurs.

Je crois que ce que nous devons comprendre, c'est que du point de vue de l'agriculture, tout ce qui pourra aider les fermiers est une bonne chose, et il y a des aspects de ce projet de loi qui leur faciliteront la vie. Toutefois, il ne s'agit pas d'un projet de loi sur l'agriculture, mais sur l'environnement.

Tout d'abord, j'aimerais avoir vos commentaires, monsieur Samson, et j'espère que nous pourrions entendre d'autres opinions là-dessus. Vous avez mentionné que selon les recherches que vous avez menées, cette mesure ne réduira pas les émissions de gaz à effet de serre de manière appréciable, en ajoutant qu'à l'évidence, aucune preuve scientifique n'atteste que l'objectif de 4 millions de tonnes de dioxyde de carbone prévu par cette loi sera atteint.

Nous avons vu récemment — ce mois-ci ou le mois dernier, je crois — que le Royaume-Uni avait imposé un moratoire sur les biocarburants. Par ailleurs, il y a environ une douzaine de scientifiques américains qui remettent en question la direction empruntée par les États-Unis avec son programme de transformation de maïs en éthanol.

J'aimerais avoir votre avis là-dessus. Nous disons que les biocarburants sont respectueux de l'environnement et qu'ils réduisent les gaz à effet de serre. Or, selon des recherches, dont la vôtre, tout bien considéré, ce n'est pas peut-être pas tout à fait le cas.

Je vais faire valoir un autre point, puis je vous laisserai formuler quelques remarques.

Votre second argument est qu'il ne s'agit pas d'une solution canadienne, et que cela soutiendra surtout les marchés pour les cultivateurs de maïs américains, sans compter le fait que pour la transformation intensive de l'éthanol à base de maïs, nous allons ouvrir davantage l'usage du gaz naturel liquéfié.

Hier, nous avons parlé de l'idée que ce projet de loi pourrait constituer une assurance et une solution pour nos agriculteurs pendant les périodes difficiles. Je pense que le Manitoba réserve 10 p. 100 de ses terres arables à la production de biocarburants à base de blé de faible qualité, en espérant que les agriculteurs exerceront cette activité, particulièrement lorsque les temps sont durs.

Compte tenu des prix élevés du blé et du canola, il est possible que maintenant, les agriculteurs ne souhaitent pas profiter des débouchés de l'industrie des biocarburants. Alors, où prendra-t-on les matières premières? J'aimerais savoir si vous croyez que nous deviendrons des importateurs de matières premières à faible coût, pas seulement des États-Unis, mais aussi de l'hémisphère sud, où nous en avons constaté les résultats dévastateurs pour les forêts et les agriculteurs chassés de leurs terres.

La question est celle-ci: pouvons-nous garder l'industrie du biodiesel comme solution canadienne? L'un de mes amendements à ce projet de loi consisterait à conserver la production au Canada. Toute matière première destinée à l'industrie des biocarburants au Canada doit être canadienne.

Je vais m'arrêter là et vous demander vos commentaires, et d'autres pourront peut-être également réagir à ce que j'ai dit.

• (1035)

M. Roger Samson: J'ai l'impression que les grandes motivations de ce projet de loi sont l'atténuation des gaz à effet de serre et le développement rural. Les carburants liquides ne sont pas la seule option pour aider les agriculteurs. Nous étudions le sujet depuis 17 ans, depuis plus longtemps que quiconque au Canada, nous nous demandons comment utiliser les terres agricoles pour atténuer efficacement les émissions de gaz à effet de serre et répondre à la hausse des exigences pour le secteur agricole. Nous avons pensé à une solution de huit à dix fois plus efficace que celle que favorise le projet de loi C-33.

J'aimerais que vous regardiez ces autres options, que vous regardiez les budgets dont vous disposez pour les biocarburants et

que vous envisagiez de réduire vos objectifs de 2 et 5 p. 100, de développer les biogaz pour le transport et de développer la technologie des granulés herbacés pour l'énergie commerciale. L'énergie thermique est la forme d'énergie dont nous avons le plus grand besoin au Canada, et c'est la solution la moins coûteuse que nous avons trouvée dans ce rapport.

M. B. Todd Moser: J'aimerais intervenir, s'il vous plaît.

Vous avez posé deux questions.

Est-ce une assurance pour les agriculteurs? Je peux vous répondre directement pour notre organisme. Quand nous avons commencé à nous intéresser aux biocarburants, la prémisse était un peu différente. Nous devons composer avec les risques que présentait l'ESB, dont la fermeture de certains marchés clés pour nos sous-produits animaux. C'était une grande préoccupation, parce que nous exportons beaucoup de matières de ce type. Nous n'avions pas le choix, en raison du déséquilibre dans les approvisionnements au Canada.

Les biocarburants sont pour notre organisme l'occasion d'assurer un approvisionnement national dans un environnement beaucoup plus stable pour moi et mes produits plutôt que de dépendre des aléas économiques des exportations. Bref, c'est effectivement comme une police d'assurance pour les secteurs des oléagineux et des sous-produits animaux, parce que les biocarburants peuvent nous aider à établir un marché national.

M. Alex Atamanenko: Nos matières premières suffisent-elles pour maintenir notre industrie des biocarburants?

M. B. Todd Moser: Je pense que oui, surtout au rythme auquel nous nous attendons à avancer, si nous visons 5 p. 100 d'éthanol et 2 p. 100 de biodiesel. Les autres programmes en vigueur... Il faut absolument reconnaître, pour l'établissement de notre cadre stratégique, que nous voulons développer une industrie nationale, mais que nous sommes exposés au marché mondial.

Je félicite sincèrement le gouvernement fédéral pour sa norme sur les carburants renouvelables, particulièrement aux niveaux proposés; le programme écoÉNERGIE pour les biocarburants, qui offre de l'aide financière au démarrage d'entreprises et l'Initiative pour un investissement écoagricole dans les biocarburants (l'IIEB), qui aide les entreprises à obtenir du capital. Je pense que le gouvernement agit de façon très logique pour trouver une solution propre au Canada.

Le président: Merci.

C'était tout le temps que nous avions. Je sais que quand on a du plaisir, le temps file à toute vitesse. Quoi qu'il en soit, nous allons conclure ici et inviter notre prochain groupe de témoins à s'avancer. Je tiens à remercier chacun d'entre vous d'avoir trouvé un peu de temps dans vos horaires chargés pour venir vous entretenir avec nous.

Sur ce, nous allons interrompre nos travaux cinq minutes, pour laisser les gens entrer et sortir.

• (1035)

_____ (Pause) _____

• (1050)

Le président: Reprenons la séance et commençons dès maintenant notre étude article par article.

Quelques témoins se joignent à nous. Il s'agit de fonctionnaires du ministre de l'Environnement. Nous recevons John Moffet, directeur général de la Législation et des affaires réglementaires; Bruce McEwen, chef de la Section de pétrole, donc c'est son bébé; ainsi que Rachel Baxter, avocate des Services juridiques. Je vous souhaite la bienvenue.

Nous accueillons également des représentants d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, soit Peter Neufeld, économiste des politiques de la Direction générale des politiques stratégiques, et Greg Strain, directeur exécutif par intérim de la Politique de la salubrité et de la qualité des aliments.

Je souhaite la bienvenue à tous.

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le président, avant de commencer, je me demandais si nous pouvions avoir une idée de votre horaire, de la façon dont nous allions procéder et jusqu'à quelle heure. Qu'en pensez-vous?

Le président: Je pense que nous allons travailler jusqu'à un peu plus de midi, après quoi nous allons nous arrêter le temps d'aller rejoindre les jeunes agriculteurs pour le dîner sur la rue Queen. Au besoin, nous allons revenir et nous atteler de nouveau à la tâche jusqu'à ce que ce soit terminé ou jusqu'au discours sur le budget, de toute façon.

Êtes-vous d'accord?

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Oui, nous sommes d'accord.

Le président: Alors allons-y.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: Quel est l'horaire? Quand sommes-nous censés terminer aujourd'hui?

Le président: Nous allons terminer cette étude aujourd'hui.

M. Alex Atamanenko: Quand allons-nous...

Le président: Tout dépend de vous.

Nous allons travailler jusqu'à 12 h 15 environ, pour pouvoir aller rejoindre les jeunes agriculteurs, après quoi nous reviendrons poursuivre notre travail. Nous avons la salle et s'il le faut, nous allons travailler jusqu'à la période de questions.

M. Guy Lauzon: Jusqu'à la période de questions?

Le président: C'est mon avis.

Alex?

M. Alex Atamanenko: Je pensais que nous allions nous arrêter à 14 heures. C'est ce qui est écrit dans mon agenda et c'est ce que j'ai prévu pour ma journée.

Le président: La balle est dans votre camp, c'est vous qui déciderez à quelle vitesse nous pouvons mener notre étude à terme.

Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le président, je pense que tout le monde était d'avis que nous serions à la période de questions.

Le président: C'est à 14 heures. Nous verrons où nous en sommes d'ici là, puis nous prendrons une décision en temps et lieu, en comité.

Je vais soumettre au comité l'article 1 du projet de loi. Tout le monde a en mains un exemplaire du projet de loi. Nous en avons d'autres à l'avant si vous en avez besoin.

Il n'y a pas d'amendement à l'article 1.

(L'article 1 est adopté.)

(Article 2)

Le président: L'article 2 est un peu plus difficile. Il y a quelques amendements qui touchent l'article 2.

Vous devez savoir que si nous adoptons le premier amendement du Bloc, le second amendement du Bloc et le premier amendement du NPD ne peuvent pas être proposés. Ils vont être jugés irrecevables parce qu'ils entrent en conflit avec le premier amendement proposé par le Bloc.

Si l'on regarde le premier amendement du Bloc au regard du deuxième amendement du Bloc, il y a trop de conflits de lignes, ce qui n'est pas possible, l'un touche l'autre.

Wayne a posé une question.

L'hon. Wayne Easter: Quels amendements est-ce qu'il annulerait?

Le président: Si nous adoptons le BQ-1, il annulera le BQ-2 et le NDP-1.

De plus, le vote sur le BQ-1 va s'appliquer au BQ-3. Donc, si nous adoptons le BQ-1, nous allons aussi adopter le BQ-3. Le BQ-3, lisez-le, n'est qu'un amendement de moindre importance qui vise à reconnaître le nouveau paragraphe 140(1).

André.

[Français]

M. André Bellavance: Je comprends mal votre explication concernant les conflits. Mon amendement est-il recevable? Peut-on en discuter? Même si l'amendement du Bloc québécois et celui du NPD entrent en conflit, je veux qu'on discute du mien et qu'on en dispose.

• (1055)

[Traduction]

Le président: Je vais vous laisser l'expliquer.

M. Marc Toupin (greffier à la procédure): L'amendement BQ-1...

[Français]

est recevable. Le fait est que les amendements BQ-2 et NDP-1 amendent les mêmes lignes que celles visées par l'amendement BQ-1. Si le comité adopte l'amendement BQ-1, les amendements BQ-2 et NDP-1 ne pourront pas être proposés.

[Traduction]

Le président: Allez-y, André.

[Français]

M. André Bellavance: En fait, on veut un sous-amendement à l'amendement. Ma collègue de Saint-Hyacinthe—Bagot peut ajouter à mon amendement les éléments qui se trouvent dans BQ-2, qui est arrivé un peu tard. Ces éléments auraient dû faire partie de l'amendement BQ-1, mais on peut présenter un sous-amendement pour faire un tout.

[Traduction]

Le président: Ce serait la façon de faire.

Alex est le prochain, puis Guy.

M. Alex Atamanenko: Que le BQ-1 comprend-il exactement? Qu'est-ce que c'est? Est-ce que c'est tout ce qu'on voit ici ou...

Le président: C'est tout cela. Le BQ-1 porte sur les pages 1, 2, 3 et 4.

M. Alex Atamanenko: D'accord, et le NDP-1, pour sa part, se trouve à la première page ici, n'est-ce pas? Est-ce bien ce que vous dites?

Le président: Oui, le NDP-1 est à la page 6.

M. Alex Atamanenko: Donc tout cela est considéré comme le NDP-1?

Le président: Oui, il correspond aux pages 6 et 7 de votre cahier, si vous l'avez en main.

M. Alex Atamanenko: Très bien, donc c'est la page 2, mais aussi la page 3? Est-ce bien...

Le président: Ne vous trompez pas, parce qu'il y a beaucoup de pages 2 et 3 ici compte tenu de tous les amendements.

Prenez le cahier qui vous a été distribué ce matin. Il y a des numéros en bas de pages. L'avez-vous devant vous? Je pense qu'il est préférable que nous utilisions tous le même cahier pour citer les mêmes numéros de pages.

Aux pages 6 et 7, on trouve le NDP-1, qui modifie le même article que les amendements BQ-1 et BQ-2. L'un empêcherait l'autre.

M. Alex Atamanenko: D'accord.

Vous nous dites donc que si nous adoptons l'amendement du Bloc, il n'y a aucune chance que nous adoptions mon amendement? C'est bien ce que vous nous dites?

Le président: Oui.

Quand un comité modifie une ligne, elle est modifiée, on ne peut pas la modifier deux fois.

M. Alex Atamanenko: Si nous adoptons mon amendement, alors, il n'y aurait aucune chance d'adopter l'amendement du Bloc. Est-ce à peu près juste?

Le président: Exactement, parce qu'il s'applique aux mêmes lignes.

M. Alex Atamanenko: Comment déciderons-nous qui...?

Le président: La motion du Bloc a été déposée la première.

M. Alex Atamanenko: Excusez-moi?

Le président: C'est la motion du Bloc qui a été proposée en premier, donc nous allons procéder dans cet ordre.

Allez-y, Guy.

M. Guy Lauzon: Si nous ne pouvons pas nous entendre, je me demande si nous ne pourrions pas commencer par étudier les amendements moins compliqués, puis revenir à ceux...

Le président: Voulez-vous dire que nous pourrions en reporter l'étude et y revenir?

M. Guy Lauzon: Ce serait une proposition. Nous pourrions adopter les amendements sur lesquels nous nous entendons, puis nous concentrer sur les plus difficiles.

Le président: Nous examinons l'article 2. Nous pouvons reporter l'étude de cet article et y revenir.

M. Guy Lauzon: Est-ce que ce serait acceptable pour les membres du comité?

Le président: Alex est le suivant sur ma liste, et il est suivi d'André.

Allez-y, Alex.

M. Alex Atamanenko: Je n'ai pas compris ce que vous avez dit, Guy. Pouvez-vous vous expliquer?

M. Guy Lauzon: Je me disais seulement que si nous pouvions examiner d'abord les amendements sur lesquels il y a consensus, nous serions peut-être mieux armés pour nous entendre sur ceux qui

nous tracassent... Peut-être que l'examen des articles suivants aura déjà réglé certaines nuances.

M. Alex Atamanenko: Vous proposez donc...

M. Guy Lauzon: De reporter l'étude de celui-ci.

M. Alex Atamanenko: Vous ne parlez pas des amendements, mais des articles. Voulez-vous dire que nous allons nous débarrasser de ceux sur lesquels nous nous entendons, puis revenir à ces amendements?

M. Guy Lauzon: Oui.

Le président: Allez-y, André.

[Français]

M. André Bellavance: L'incompatibilité des amendements me pose un problème. L'amendement NPD-1 de M. Atamanenko constitue un empiètement sur les champs de compétence des provinces. Donc, ça ne fonctionne pas. Je dépose mon amendement, je veux qu'on en discute et qu'on en dispose.

[Traduction]

Le président: D'accord.

[Français]

M. André Bellavance: Même si on y revient plus tard, je vais dire la même chose.

[Traduction]

Le président: Très bien, alors examinons-le.

Allez-y, monsieur Moffet.

Le comité est saisi de l'amendement BQ-1.

M. John Moffet (directeur général, Législation et affaires réglementaires, ministère de l'Environnement): En fait, monsieur le président, j'allais vous recommander, dans le plus grand respect, de reporter l'étude de l'article 2 pour une autre raison. Elle n'a rien à voir avec les amendements proposés. Il s'agit plutôt de la dernière disposition de l'article 2, qui aurait pour effet d'annuler une disposition de la LCPE.

Ce projet de loi propose de fondre cette disposition dans une autre, qu'on trouve à la fin de la loi, ce que nous ferions à l'article 5. Nous ne voulons pas supprimer une disposition de la LCPE avant d'être certains qu'elle va se retrouver ailleurs, et nous ne le saurons pas avant d'avoir examiné l'article 5, donc j'allais vous demander, en toute déférence, de laisser l'article 2 en suspens jusqu'à ce que nous ayons examiné l'article 5. De cette manière, nous connaissons le destin de cette disposition. Nous pourrions reprendre ensuite l'étude de l'article 2 et éviter de supprimer une disposition dont nous ne connaissons pas le sort pour l'instant.

Je répète que cela n'a rien à voir avec les divers amendements.

• (1100)

Le président: Il faut savoir que le projet de loi C-33 modifie la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et qu'il faut étudier la loi dans son ensemble.

Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur Moffet, de quelle partie de l'amendement BQ-1 parlez-vous? S'agit-il de l'endroit où il est écrit « le paragraphe 140(3) de la même loi »? Est-ce la disposition que vous jugez problématique?

Ce n'est qu'une simple question. Quelle partie de cet...?

M. John Moffet: C'est la partie où l'on mentionne le paragraphe 140(3). Il est modifié à la fois dans le projet de loi du gouvernement et dans l'amendement du Bloc.

L'hon. Wayne Easter: Très bien. Merci.

Le président: C'est à la toute fin, mais il ne change en rien le paragraphe 140(3). Si vous prenez le paragraphe 2(7), l'amendement proposé par le Bloc ne fait que... Il se termine par les mots « de la même loi », ce qui signifie que le reste de la disposition, dont les mots « par ce qui suit » restent les mêmes selon la motion du Bloc, si je comprends bien.

M. John Moffet: Oui, mais... Je m'excuse, permettez-moi de... Le paragraphe 2(7) remplacerait le paragraphe 140(3) actuel de la LCPE. Il élimine tout un paragraphe de la LCPE. Pour bien comprendre, vous devez regarder la LCPE elle-même. Nous y avons inclus les dispositions pertinentes du cahier que les députés ont reçu. Elles auraient pour effet d'éliminer tout le paragraphe. Le projet de loi du gouvernement tout comme l'amendement du Bloc élimineraient ce paragraphe et le remplaceraient par un texte totalement différent sur une question totalement différente.

Je répète que si nous l'éliminons, c'est pour déplacer cette disposition — le paragraphe actuel 140(3) — vers la fin de la LCPE pour que tous les pouvoirs administratifs semblables concernant la discrimination soient regroupés à l'article 330 de la LCPE. C'est une technique de rédaction. Il n'y a pas de question politique de fond liée à l'endroit où elle se retrouve dans la loi.

J'essaie de vous faire comprendre que le projet de loi du gouvernement tout comme l'amendement du Bloc élimineraient tout ce paragraphe. Je pense que le comité devrait éviter à tout prix de le supprimer tant qu'il n'aura pas examiné les modifications proposées à l'article 330 de la LCPE pour déterminer s'il est d'accord avec celles-ci. Autrement, vous pourriez par inadvertance supprimer des dispositions de la LCPE.

Le président: Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Je pense que vous l'avez expliqué. En gros, le projet de loi lui-même élimine le paragraphe 140(3) et le remplace par un règlement qui établirait une distinction entre les carburants. Est-ce bien l'explication?

M. John Moffet: Oui, monsieur.

L'hon. Wayne Easter: Très bien.

À cet égard, toutefois, monsieur le président, que nous l'examinions maintenant ou plus tard, je m'inquiète davantage du principe qui se dégage de l'amendement du Bloc que de son libellé. Ce principe enlève au gouverneur général le pouvoir de prendre des règlements, essentiellement, même si cela fait partie de ses fonctions normales.

Je peux être en désaccord avec beaucoup de choses que le gouverneur en conseil fait parfois, mais il faut admettre que le gouverneur en conseil doit avoir le pouvoir de prendre des règlements quand les choses changent. Si nous lions les mains du gouvernement dans son ensemble en limitant son pouvoir d'adopter des règlements et que nous le forçons à modifier les lois, nous allons créer d'immenses problèmes plus tard. C'est déjà arrivé pour d'autres lois. Nous les députés pensions faire la bonne chose pour empêcher le gouvernement de prendre des règlements irréflectifs, mais nous n'avons fait qu'alourdir le fardeau.

Je dirais seulement que peu importe le contenu du paragraphe 140(3) et la perspective de son élimination, je suis contre l'idée de retirer au gouvernement son pouvoir réglementaire dans ce cas-ci, en dépit des quelques avantages qu'apporte l'amendement.

•(1105)

Le président: Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: Je comprends que je serai défait.

Le but de cet amendement est de permettre aux membres du comité d'étudier les règlements avant leur adoption, ce qui leur donne un pouvoir très intéressant. On veut être tenus informés des avancées technologiques qui vont survenir dans ce domaine relativement nouveau. Il est important qu'on puisse se pencher sur cette question et qu'on évalue la pertinence des mesures proposées par le gouvernement. Il s'agit de présenter chaque fois au comité les demandes du gouvernement. L'impact environnemental est également important.

Je discuterai des autres amendements plus tard, mais je demande qu'on vote sur l'amendement du Bloc.

[Traduction]

L'hon. Wayne Easter: Avant de demander le vote, j'aimerais demander au conseiller législatif ou à nos invités de nous expliquer comment, de leur point de vue, cet amendement... Pouvez-vous nous donner des exemples de complications possibles? J'en ai quelques-uns en tête. J'aime l'idée que le comité soit mis à contribution, mais je pense qu'elle porte entrave au pouvoir du gouvernement de faire son travail et je me demande s'il y a des témoins qui pourrait nous expliquer ce qui se passe vraiment sur le terrain, pour ainsi dire, pour ce qui est de ce pouvoir réglementaire.

Le président: Monsieur Moffet, voulez-vous répondre?

M. John Moffet: Monsieur Easter, la question que vous soulevez est au coeur même du principe constitutionnel fondamental qui prévaut depuis longtemps concernant la séparation des pouvoirs entre le Parlement et le gouverneur en conseil.

Essentiellement, une loi peut, dans les limites de sa portée et de la Constitution, conférer au gouverneur en conseil le pouvoir d'adopter des règlements; elle peut instruire le gouverneur en conseil de prendre des règlements sur un sujet donné. Cependant, l'amendement du Bloc irait bien au-delà de ce pouvoir législatif et limiterait explicitement le pouvoir discrétionnaire du gouverneur en conseil de prendre l'initiative de préparer un règlement.

La distinction entre le rôle du Parlement et le rôle du gouverneur en conseil est floue, et nous n'avons aucun précédent connu de pouvoir allant si loin dans une loi jusqu'à maintenant. D'autres comités ont déjà envisagé la chose dans leurs discussions, afin que les fonctionnaires soient mieux avisés du contenu des règlements, et divers représentants du ministère de la Justice spécialisés en droit constitutionnel ont expliqué la nature de cette disposition constitutionnelle.

En gros, il s'agit de l'enjeu même dont vous parlez, et sa raison pratique est celle que vous décrivez. Le Parlement peut vouloir conférer des pouvoirs et déterminer que nous devons réglementer telle ou telle chose, mais il est préférable de conférer au gouverneur en conseil le pouvoir discrétionnaire d'établir les détails de notre réglementation plutôt que d'élaborer des dispositions législatives.

•(1110)

Le président: Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: J'aimerais porter à l'attention du comité que je m'inscris en faux contre ce que vient de dire M. Moffet. Quand est venu le temps de discuter de la Loi sur le tabac, nous nous sommes fondés sur l'exemple du ministère de la Santé pour proposer cet amendement, lequel demande justement au comité de revenir étudier les mesures. C'est un pouvoir qui lui est dévolu.

[Traduction]

Le président: D'accord. D'autres souhaitent-ils intervenir?

La parole va à Alex, puis à Wayne.

M. Alex Atamanenko: L'actuel débat porte-t-il sur une partie de l'amendement?

Le président: Non. Il porte sur la motion du Bloc. André a ouvert le débat sur tout l'amendement BQ-1, de sorte que nous discutons de...

M. Alex Atamanenko: Donc, au moment de voter, nous nous prononcerons sur...?

Le président: Nous nous prononcerons sur tout l'amendement BQ-1.

Wayne.

L'hon. Wayne Easter: Je tenais simplement à préciser qu'une des préoccupations que suscitent chez beaucoup de députés les règlements d'application est le fait que les bureaucraties centrales d'Ottawa — peu importe le ministère ou le parti au pouvoir — tentent sans cesse de s'en servir pour s'approprier plus de pouvoirs. C'est préoccupant. Je tenais simplement à en faire état officiellement.

En principe, la question des pouvoirs du conseil exécutif a déjà été vidée. Toutefois, selon mon expérience de plusieurs années et celles de beaucoup d'autres, il semble effectivement y avoir un mouvement en faveur de conférer plus de pouvoirs dans les règlements que dans les lois aux instances centrales, par l'intermédiaire du Bureau du Conseil privé entre autres.

Je tenais simplement à le souligner comme étant une source de préoccupation pour beaucoup d'entre nous.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Donc, je mets aux voix l'amendement BQ-1.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement BQ-2, qui ne cause pas de conflit puisqu'il ne modifie pas l'article 5 du projet de loi à l'étude dont il était question tout à l'heure. Nous pouvons aller de l'avant.

D'accord. Nous sommes saisis de l'amendement BQ-2. L'un d'entre vous souhaite-t-il prendre la parole?

[Français]

M. André Bellavance: Merci, monsieur le président.

Je crois que nous serons tous d'accord et contents, parce que cet amendement élargit la portée des règlements, ce qui donne plus de pouvoir au ministre et au gouvernement. Je suppose que c'est donc une bonne nouvelle. Pour notre part, nous voulons que le gouvernement puisse réglementer la transmission par les producteurs, les importateurs ou les vendeurs de combustibles des renseignements sur les impacts environnementaux de leurs biocarburants. Comme cela n'est pas inclus dans le projet de loi actuel, on

ajoute des articles qui permettent au gouvernement de demander que de l'information lui soit transmise sur le bilan environnemental et énergétique, l'analyse du cycle de vie ou encore sur l'impact social et environnemental des carburants qui feront l'objet d'une réglementation. Ces articles visent simplement à permettre au gouvernement d'exiger que tous ceux et celles qui ont un projet dans le domaine des carburants alternatifs fournissent des informations sur l'impact environnemental qu'aurait leur projet s'il était réalisé.

[Traduction]

Le président: Monsieur St. Amand.

M. Lloyd St. Amand: J'aimerais bien entendre ce que les fonctionnaires du ministère ont à dire à son sujet. On pourrait peut-être laisser entendre qu'en dépit des meilleures intentions, l'amendement est quelque peu superflu ou qu'il représente simplement une réaffirmation de ce qui est déjà prévu au sous-alinéa 140(1g)(iii). Je me demandais simplement si ma réflexion à cet égard est trop simpliste.

Le président: Nous allons le demander aux témoins.

Monsieur Moffet, madame Baxter? Quelqu'un d'autre?

M. John Moffet: Merci, monsieur le président.

J'aurais deux observations à faire au sujet de l'amendement proposé.

Tout d'abord, effectivement, une partie du pouvoir ajouté par cet amendement serait, selon nous, déjà conférée au sous-alinéa 140(1g)(iii), qui autoriserait le gouverneur en conseil à prendre des règlements aux termes desquels les promoteurs du combustible seraient tenus de soumettre de l'information sur ses effets délétères sur la santé ou l'environnement. Les effets nocifs pourraient en fait être liés à n'importe quelle étape du cycle de vie du combustible. Donc, cela couvrirait le sous-alinéa proposé (iii.2) et une partie du sous-alinéa (iii.3), qui mentionnent l'impact environnemental. Je soumets donc respectueusement qu'une partie de l'amendement est superflue, pour reprendre vos propres paroles.

Je suppose qu'il y a deux autres sources de préoccupation. L'une est que certaines expressions utilisées sont un peu vagues, et je suis conscient que c'est intentionnel. Par exemple, l'expression « bilan environnemental » n'est pas une expression courante à laquelle seraient habitués les hauts fonctionnaires du ministère de l'Environnement, pas plus qu'elle n'est suffisamment précise pour que ceux auxquels elle pourrait s'appliquer sachent qu'ils sont peut-être visés, ce qui est en quelque sorte un principe fondamental de rédaction.

Une troisième source de préoccupation concerne le troisième élément de l'amendement qui conférerait au ministre de l'Environnement et au ministre de la Santé le pouvoir en vertu de la LCPE, c'est-à-dire d'une loi de protection de l'environnement, de recommander la prise d'un règlement d'application concernant l'impact social. À nouveau, je ferais écho aux observations de M. St. Amand. Bien que ce soit incontestablement bien intentionné et puisse bien relever du mandat du comité, je demanderais que le comité garde à l'esprit, lorsqu'il examinera toutes ces dispositions, qu'il est question d'amendements à la LCPE, non pas à une loi agricole ou à une loi commerciale. Ces amendements visent une loi de protection de l'environnement et de la santé. Donc, la portée de cette loi est très clairement limitée à protéger l'environnement et la santé, non pas à atteindre des objectifs sociaux ou économiques. Nous n'avons certes pas l'habitude d'avoir recours à la LCPE pour réunir des données de nature sociale ou économique, et l'on pourrait soutenir que cet amendement va bien au-delà de la portée de la loi que vise à modifier le projet de loi.

●(1115)

Le président: C'est maintenant le tour de M. Atamanenko, suivi de M. Bellavance.

M. Alex Atamanenko: Donc, si je vous ai bien compris, ce deuxième amendement — après la ligne 33, page 2 —, ne serait pas en conflit avec l'amendement que j'ai proposé. Est-ce bien cela?

Le président: Oui.

M. Alex Atamanenko: En d'autres mots, si je vote pour cet amendement et qu'il est adopté, nous pouvons quand même débattre de mon amendement.

Le président: Je le crois, effectivement.

M. Alex Atamanenko: Je tenais simplement à me le faire préciser.

Le président: Monsieur Bellavance, vous avez la parole.

[Français]

M. André Bellavance: Monsieur Moffet, ce n'est pas notre faute si un projet de loi modifiant la loi environnementale se retrouve devant le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire. C'est le gouvernement qui a choisi cela.

En ce qui concerne l'impact social et environnemental, je pense qu'il y a des exemples dans d'autres pays. Dieu nous garde que cela se produise ici. Il y a effectivement un impact social et environnemental quand des pays décident de détruire des forêts pour planter des cultures qui serviront à la fabrication de biocarburant et qu'ils déplacent des populations entières. Tout l'écosystème est perturbé par ces décisions. Je ne dis pas que ce scénario catastrophique arrivera ici, mais on demande de permettre au gouvernement de pouvoir aller plus loin lorsque des projets seront présentés. Il faut connaître de façon exhaustive toutes les répercussions possibles si des questions se posaient à cet égard.

Le projet de loi actuel est vague, mais cet amendement précise les demandes que peut faire le ministre. Je pense que c'est un avantage pour n'importe quel gouvernement. Je ne serai jamais ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ici, mais certaines personnes réunies autour de cette table le seront peut-être un jour.

[Traduction]

Le président: Peut-être le ferez-vous au Québec, un jour.

Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Je me demande si André peut m'expliquer la raison pour laquelle le Bloc souhaite faire ajouter ces points. Il y a fait allusion ailleurs, la dernière fois qu'il est intervenu au sujet des dommages, le déboisement ou je ne sais trop quoi.

Pendant qu'il y réfléchit, monsieur Moffet, vous avez soulevé un point au sujet de la pertinence de saisir notre comité du projet de loi à l'étude, question qui a été débattue dès la première réunion. Je crois avoir alors dit que le projet de loi à l'étude n'était peut-être pas au bon endroit, devant notre comité, parce qu'il nous avait été renvoyé par le ministre peut-être plus à des fins politiques que pour en faire l'examen législatif.

Est-ce ce que vous laissez entendre par cette déclaration? Nous nous demandons également pourquoi le comité en est saisi. Le ministre nous a fait un bien beau discours, lors de sa comparution. À mon avis, le projet de loi a été renvoyé au comité à des fins plus politiques que législatives, mais ce genre de tactique n'est pas inhabituel de la part du groupe d'en face.

Je me demandais si vous avez des observations à nous faire.

●(1120)

Le président: Ne versons pas trop dans le ton politique. Nous avons du travail à faire.

Nous allons entendre M. Moffet, puis nous reviendrons à vous, André.

M. John Moffet: Je vais certainement m'abstenir de commenter la raison pour laquelle le projet de loi se trouve ici ou sur le bien-fondé qu'il y soit, et je m'excuse si c'est ainsi que mes propos ont été interprétés. Je demandais simplement au comité de garder à l'esprit que les amendements dont il est saisi actuellement modifient une loi qui a, comme objet particulier, de protéger l'environnement et la santé.

Le comité convient peut-être tout à fait à l'examen de ces amendements. Je dis simplement qu'il faut les examiner et les interpréter dans le contexte de la loi qui est modifiée au départ.

Le président: Monsieur Bellavance, allez-vous répondre à M. Easter?

[Français]

M. André Bellavance: J'ai fait mes commentaires là-dessus. Comme vient de le dire M. Moffet, il s'agit d'un projet de loi qui doit tenir compte des conséquences environnementales. Je pense que mon amendement répond à cela. Je souhaite donc qu'on vote.

[Traduction]

Le président: Monsieur Lauzon.

[Français]

M. Guy Lauzon: Sauf le respect que je dois à mon collègue, je pense que ce projet de loi vise à changer la réglementation, et non pas la politique du gouvernement sur l'environnement.

[Traduction]

Nous tentons de modifier un règlement, non pas de refléter ou de modifier la politique en matière d'environnement. Comme mon collègue d'en face l'a dit, peut-être y voyons-nous plus qu'il n'y a en réalité.

Le président: J'ai une question à cet égard à poser à M. Moffet.

Je suis agriculteur. Je représente un groupe important d'agriculteurs. Il est question de combustible. Si l'amendement à l'étude, où il est question de bilan environnemental et énergétique, d'analyse du cycle de vie, d'impact social et environnemental, était adopté, ces notions s'appliqueraient-elles à d'autres aspects du quotidien que les seuls combustibles? Si vous souhaitez avoir recours à la Loi sur la protection environnementale pour commencer à réglementer davantage nos pratiques agricoles, cela s'appliquerait-il alors à d'autres éléments que les combustibles et les ingrédients qui entrent dans leur production?

M. John Moffet: Non.

Le président: Donc, il n'est toujours question que de combustible.

S'il n'y a pas d'autre intervention, je vais mettre l'amendement aux voix.

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement NDP-1. Alex, souhaitez-vous le proposer?

M. Alex Atamanenko: J'aimerais vous en parler un peu. Puis-je le faire? Je souhaiterais simplement expliquer...

Le président: Commencez par déposer l'amendement, après quoi vous pouvez...

M. Alex Atamanenko: Je propose que le projet de loi C-33, à l'article 2, soit modifié par adjonction du paragraphe (6.1) concernant l'article 140 de la loi...

Souhaitez-vous que je lise tout le texte, monsieur le président?

Le président: Vous pouvez sauter cette étape. Vous n'avez pas besoin de nous le lire. Tous en ont un exemplaire.

M. Alex Atamanenko: Puis-je maintenant vous parler un peu de la raison pour laquelle je propose cet amendement?

J'estime qu'il convient d'appliquer le principe de prudence. Le compromis sur lequel nous pouvons nous entendre est, par l'adoption du projet de loi à l'étude, d'insérer des freins... Il s'agit en fait de permettre au gouverneur en conseil de régir par règlement la production de biocombustibles au Canada, notamment, dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du règlement. Vous pouvez ensuite voir que le dernier amendement, le second, est d'en faire l'examen.

C'est important... Nous en avons discuté et nous avons entendu des témoins au sujet des céréales génétiquement modifiées. Je propose que nous interdisions l'utilisation des céréales, oléagineux ou arbres génétiquement modifiés pour la production de biocombustibles à l'exception de ceux qui sont déjà utilisés à cette fin.

Ce n'est pas là simplement un point au sujet duquel nous avons reçu de l'information d'organismes qui examinent cet aspect de la santé; il peut aussi coûter cher aux agriculteurs, en raison de la contamination. On peut lire dans *Farm Update*, un document qui porte sur les cultures génétiquement modifiées en Ontario:

La contamination peut coûter aux agriculteurs et à l'industrie des milliards. Par exemple, en 2006 et en 2007, on a constaté la présence de deux variétés de riz génétiquement modifiées qui n'avaient pas été approuvées dans 25 pays, y compris au Canada. Aux États-Unis, les semences de souche ont été touchées, de sorte que leurs exportations de riz ont été frappées d'interdictions et de restrictions. Le riz a été cultivé aux États-Unis en 2001, dans le cadre d'essais sur le terrain, mais le gouvernement des États-Unis n'a pas cherché à trouver la source exacte de la contamination. Le gouvernement du Canada n'homologue désormais une culture génétiquement modifiée que si elle est également approuvée pour la consommation humaine. Cette mesure a été prise après que le maïs Starling, approuvé aux États-Unis pour l'alimentation des animaux, mais pas pour une consommation humaine, a largement contaminé les approvisionnements alimentaires mondiaux, forçant l'industrie alimentaire à rappeler des produits au coût estimatif de un milliard de dollars environ.

Et ce n'est qu'un exemple dont je me suis servi pour illustrer qu'en exerçant le principe de prudence, nous pouvons aller de l'avant avec l'implantation de l'industrie, mais qu'il ne faut pas s'en servir comme moyen d'introduire plus de modifications génétiques. J'aimerais plus particulièrement que nous parlions de blé. Comme vous le savez, que nous soyons d'accord ou pas sur la méthode de mise en marché, nous savons que nous avons une excellente qualité de blé et de blé durum qui ont tous deux très bonne réputation dans le monde. Ainsi, si nous permettions par exemple, par opportunisme, l'introduction d'une marque de blé génétiquement modifié pour produire du biodiésel, de l'éthanol, alors il est fort possible, si nous nous fions à ce qui s'est passé avec le riz aux États-Unis, que le blé que nous cultivons actuellement pour la consommation et la production d'aliments soit contaminé.

Nos coûts grimperaient, et il faudrait réparer les pots cassés. C'est la principale raison pour laquelle nous proposons d'inclure l'alinéa 140(2.1)a). Pour ce qui est d'interdire l'utilisation des terres protégées par loi fédérale et d'autres terres à la biodiversité fragile afin de protéger celle-ci, nous devons faire en sorte...

Par « biodiversité »... il faut entendre la variabilité des organismes vivants. Elle inclut la diversité au sein même des espèces... et des écosystèmes... La biodiversité a de l'importance en raison de sa valeur intrinsèque, mais également pour les services sans prix qu'elle rend à l'écosystème, par exemple, en nettoyant l'eau, l'air, en assurant le maintien des cycles nutritifs, le contrôle des inondations, la lutte

antiparasitaire, la pollinisation des cultures, les composés pour de nouveaux médicaments et les semences pour de nouvelles cultures.

Cette citation n'est pas d'un organisme inconnu, mais bien d'un document d'Environnement Canada. Peut-être ne semble-t-il pas signifier grand-chose, mais il établit que nous préservons effectivement notre biodiversité au Canada à mesure que nous progressons dans l'implantation de cette industrie, à nouveau en appliquant le principe de prudence.

● (1125)

L'alinéa d) est explicite. Je ne crois pas, pas plus que mon parti, que nous devrions importer des céréales ou des huiles pour la production de biocombustibles au Canada. Nous avons entendu des témoins — et le monsieur qui a parlé du canola aujourd'hui estimait que nous pouvons nous autosuffire — nous dire que nous pouvons produire ces grains et ces huiles pour l'industrie des biocombustibles au Canada.

Si nous n'ajoutons pas un article interdisant l'importation dans le projet de loi à l'étude, alors nous risquons que notre industrie soit aux prises avec des grains ou des huiles bon marché venus d'ailleurs, non seulement des États-Unis, mais de toutes les autres régions du monde. L'hémisphère Sud, où le phénomène est survenu, a vu son industrie agricole et ses petites fermes détruites. C'est un point crucial. Si nous avons une industrie de production de biocombustibles, faisons-la démarrer du bon pied. Faisons en sorte que nos agriculteurs en profitent parce que si nous permettons l'importation, nous laissons les prix baisser en raison de la concurrence avec, par exemple, du maïs subventionné en provenance des États-Unis.

Il s'agit d'une mesure très concrète, et elle fait partie intégrante de mes amendements.

Je m'excuse de ma verbosité, mais je tenais à bien faire comprendre mon point. J'essaie d'être le plus concis possible.

Toute l'idée d'avoir des critères de durabilité environnementale pour la production de biocombustibles afin d'assurer le respect des pratiques exemplaires reconnues internationalement est importante, si nous nous lançons dans cette entreprise. Je viens tout juste de lire un document de l'OECD affirmant que nous nous conformons aux normes internationales. Nous ne pouvons pas être perçus comme un pays qui s'engage dans sa propre voie, suivant peut-être l'exemple de ce qui se passe au Sud sans respecter les normes internationales.

Il existe des sources de préoccupation. On affirme qu'il est plus probable que les contraintes imposées à l'utilisation des terres limiteront la quantité de terres nouvelles qui peuvent être mises en production, ce qui entraînera un débat où il faudra choisir entre les aliments et l'énergie. C'est là un autre point que nous devons examiner dans le cadre de notre débat sur toute l'idée de respecter des normes internationales. Ainsi, il faut tenir compte de ce que dit l'OCDE. Elle affirme que d'autres technologies classiques de production de biocombustibles ont permis de réduire typiquement les gaz à effet de serre de moins de 40 p. 100 par rapport à nos solutions de rechange en matière de combustibles fossiles. Quand des impacts comme l'acidification des sols, le recours aux engrais, la biodiversité et la perte de toxicité des pesticides agricoles sont pris en compte, les impacts environnementaux globaux de l'éthanol et des biocombustibles peuvent très facilement excéder ceux du pétrole et du diesel de source minérale.

Nous avons entendu M. Samson nous expliquer aujourd'hui les raisons pour lesquelles il aimerait que nous soyons très prudents et pour lesquelles il souhaite que le projet de loi à l'étude ne soit pas adopté. Du point de vue de l'environnement, ce que nous proposons n'est pas efficace. Dans l'étude qu'il a menée et dont j'ai lu le volumineux rapport, l'utilisation la plus efficace de l'environnement est le recours à des boulettes pour produire de l'énergie, par exemple.

Nous allons le faire, mais en le faisant, il faut tenter d'atteindre et de respecter les normes internationales. En ajoutant cet article au projet de loi à l'étude, nous y arriverons.

L'alinéa f), c'est-à-dire le dernier point, vise à imposer des restrictions quant à l'utilisation des terres arables au Canada pour la production de biocombustibles. À mon avis, nous pourrions nous sentir très à l'aise d'adopter le modèle manitobain. Car, dans cette province, on a mis de côté, d'après le ministre des Ressources naturelles avec lequel je me suis entretenu, 10 p. 100 des terres arables pour la production de biocombustibles. En d'autres mots, les agriculteurs peuvent en profiter en faisant pousser des cultures qui ne servent pas à la production d'aliments.

En guise de conclusion, j'essaierai de vous convaincre de m'appuyer et je suis sûr qu'on votera à l'unanimité pour mon amendement, tout comme la Chambre était comble hier soir quand j'ai pris la parole.

Ce sont là mes sources de préoccupation. Il faudrait en prendre note. Nous pouvons adopter un excellent projet de loi en y insérant ces amendements.

• (1130)

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Lauzon en premier.

M. Guy Lauzon: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur le président, j'apprécie à sa juste valeur la passion qui anime mon collègue, mais je me demande simplement si cela ne déborde pas du cadre de ce que tente d'accomplir le projet de loi à l'étude. Nous sommes en train de parler de questions commerciales et ainsi de suite. J'ignore qui devrait répondre à cette question, mais n'est-elle pas extérieure à l'objet du projet de loi à l'étude?

Le président: Un des témoins peut-il nous dire si cette question déborde du cadre de la LCPE?

Monsieur Moffet.

• (1135)

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président. C'est à vous de répondre à cette question. Vous l'avez déjà fait en acceptant que l'amendement soit présenté.

Le président: Oui, l'amendement est recevable. Il répond en tous points aux critères. Vous parlez, toutefois, de politique générale.

M. Guy Lauzon: Oui, de mesures compensatoires. Cet amendement, à mon avis, dépasse la portée du projet de loi.

Le président: Monsieur Moffet, souhaitez-vous dire quelques mots?

M. John Moffet: Le projet de loi parrainé par le gouvernement modifie certains pouvoirs de réglementation énoncés à la section 4, partie 7, de la LCPE. Cette section a pour objet de réglementer les combustibles dans le but de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique. J'attire votre attention sur le paragraphe 140(2) de la loi, qui précise que le gouverneur en conseil peut prendre un règlement au titre du paragraphe 140(1) s'il estime qu'il pourrait

contribuer sensiblement à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique.

C'est là l'objectif du pouvoir qui est actuellement conféré par la loi, et aussi des amendements que propose le gouvernement. On veut mettre l'accent sur la réglementation des combustibles dans le but de réduire la pollution atmosphérique. Les amendements englobent également les biocombustibles, mais dans l'unique but de réglementer les combustibles et de réduire la pollution atmosphérique.

Le président: M. Bellavance, et ensuite M. Boshcoff.

[Français]

M. André Bellavance: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement féliciter mon collègue pour son vibrant plaidoyer. C'était excellent. Le problème de son amendement — et j'aimerais que les autres partis représentés dans ce Parlement perdent cette mauvaise habitude —, c'est qu'il contient des intrusions dans les champs de compétence du Québec et des provinces. Je prends l'exemple de l'alinéa 2.1(c) proposé dans son amendement, qui se lit ainsi: « c) prendre des mesures visant à préserver la biodiversité des terres utilisées pour la production de biocombustibles ».

Je dois dire que cet amendement, comme tous les autres, est très louable. Je suis d'accord sur l'intention de ces amendements. Cependant, ce qui se trouve dans cet exemple relève directement de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec. Elle ne veut pas que le fédéral vienne mettre son nez dans cela. C'est la raison pour laquelle le Bloc québécois ne pourra malheureusement pas appuyer cet amendement.

Je voulais faire ce commentaire. Cela peut faire réfléchir nos collègues afin qu'ils fassent attention de ne pas proposer des mesures qui empiètent sur les champs de compétence des provinces et du Québec, surtout du Québec.

[Traduction]

Le président: M. Boshcoff, M. Easter et ensuite M. Atamanenko.

M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): J'appuie, moi aussi, l'objet de l'amendement. Il est bien rédigé, et c'est là une preuve de l'intelligence de M. Atamanenko. Je suis content qu'il l'ait proposé. Toutefois, j'ai des réserves quant à sa pertinence.

J'ai entendu la réponse officielle, mais je me demande s'il ne serait pas plus utile d'inclure certains éléments de l'amendement dans, par exemple, un préambule qui refléterait de manière générale certains des principes énoncés dans le texte ou encore certaines intentions exprimées par les témoins. Quoi qu'il en soit, je tiens à le remercier d'avoir proposé cette motion.

Le président: Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: L'amendement d'Alex soulève un certain nombre de préoccupations tout à fait légitimes. Les gens se posent des questions. Le représentant de REAP s'est demandé, ce matin, s'il n'existait pas des moyens plus efficaces de réduire les gaz à effet de serre. Ce sont là des préoccupations légitimes.

On s'inquiète — j'en ai entendu parler la semaine dernière, en Saskatchewan — des prix du bétail, de la façon dont ils évoluent. Les agriculteurs se lancent dans l'élevage du bétail, abandonnent les terres marginales, misent sur les cultures à fort rapport économique. Il y a donc des inquiétudes de ce côté-là, mais, comme l'a indiqué André, elles relèvent davantage de la responsabilité des provinces.

J'aimerais poser quelques questions aux témoins.

Compte tenu des questions que soulève l'amendement d'Alex, des intrants qui s'avèrent nécessaires pour soutenir la production d'éthanol — je ne sais pas si vous allez être en mesure de répondre —, quelles restrictions s'appliquent au maïs qui est importé des États-Unis? Nous entendons dire que le maïs américain subventionné est acheminé vers l'usine de Chatham, en Ontario, qu'environ 80 p. 100 de la matière de base de l'usine — c'est à peu près cela, Larry — provient des États-Unis.

Est-il possible d'empêcher une telle chose? Je sais que nous pouvons interdire cette pratique si elle est assimilée à du dumping, mais quelles mesures pouvons-nous prendre pour protéger nos producteurs?

Il y a ensuite l'éthanol qui est importé du Brésil. Le Brésil produit de l'éthanol à peu de frais, en utilisant la canne à sucre. Si un navire-citerne transportant de l'éthanol emprunte la voie maritime du Saint-Laurent — ce qui est fort possible —, est-ce que les subventions versées par le gouvernement s'appliquent à cet éthanol? Le Canada pourrait-il se trouver à subventionner l'éthanol qui est produit au Brésil?

• (1140)

Le président: Qui veut répondre?

Monsieur McEwen.

M. Bruce McEwen (chef, Section de pétrole, ministère de l'Environnement): Concernant les subventions, il existe actuellement une exemption de la taxe d'accise qui s'applique à l'éthanol utilisé dans le carburant, peu importe sa provenance.

Le gouvernement a annoncé, dans le budget de 2007, qu'il allait mettre fin à l'exemption de la taxe d'accise le 1^{er} avril, que cette taxe serait remplacée par une mesure incitative pour les producteurs de carburants renouvelables.

L'hon. Wayne Easter: Vous avez bien dit le 1^{er} avril?

M. Bruce McEwen: Oui.

Le président: Monsieur Moffet.

M. John Moffet: Je devrais peut-être répondre à la première question de M. Easter concernant les restrictions réglementaires ou celles imposées par la loi.

La LCPE ne prévoit aucune restriction à l'égard des produits importés. Elle autorise l'imposition de restrictions dans le seul but de protéger l'environnement ou la santé. Les lois régissant le secteur agricole ne prévoient pas non plus de telles restrictions.

L'hon. Wayne Easter: Sauf si nous arrivons à démontrer l'existence d'activités de dumping en vertu des lois commerciales.

Le président: Nous allons écouter M. Atamanenko, et ensuite M. Miller et M. Lauzon.

[Français]

M. Alex Atamanenko: André, je me demande si, par exemple, les amendements répondaient à vos exigences relativement aux consultations...

[Traduction]

Si je modifiais le libellé et que je disais « en consultation avec les provinces », est-ce que cela réglerait la question de compétence que vous avez soulevée?

Le président: Monsieur Bellevance.

[Français]

M. André Bellavance: Non, parce que cela fait vraiment partie des champs de compétence des provinces et du Québec. Même si on

disait qu'on va les consulter, on arriverait quand même à des mesures où on dirait « *Ottawa knows best* ». Ottawa consulterait les provinces mais imposerait ce qu'il veut. On l'a vécu trop souvent. Vous nous trouverez toujours sur votre chemin pour livrer cette bataille. Vous avez probablement vu notre publicité, récemment. Il y a trop d'intrusions directes qui font en sorte que, même avec des consultations, cela ne fonctionnera pas.

[Traduction]

Le président: D'accord.

M. Miller et ensuite M. Lauzon.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Merci, monsieur le président.

Je veux répondre brièvement aux commentaires de M. Easter concernant l'usine d'éthanol-maïs. S'il y a une personne qui est totalement contre le dumping de maïs dans ce cas-ci, c'est bien moi.

Il est important de signaler — et je pense que M. Steckle va me donner raison sur ce point — que l'Ontario est un exportateur net de maïs. Que le maïs soit acheminé vers une usine de production d'éthanol ou destiné à un parc d'engraissement... Si le maïs en provenance des États-Unis est acheminé vers une usine de production d'éthanol, cela veut dire, en termes simples, qu'une grande partie du maïs qui sort des silos locaux est destiné aux parcs d'engraissement et aux amidonneries — par exemple. Je tenais à le préciser.

Concernant le projet de loi lui-même, je respecte, dans une certaine mesure, le point de vue de M. Atamanenko et de son parti. Toutefois, cet amendement n'a pas sa place dans le projet de loi. On peut en débattre une autre fois, dans le cadre d'un autre dossier, mais, à mon avis, il n'a pas sa place ici. Vous pouvez l'adopter, mais sans l'utilisation de céréales génétiquement modifiées, qui semble être l'expression qu'ils veulent utiliser, nous aurions, aujourd'hui, des terres qui produisent 60 ou 70 boisseaux de maïs à l'acre. En plus, nous ne prendrions même plus le temps d'élever du bétail en Ontario. Voilà où nous en sommes.

Nous voulons que nos agriculteurs soient en mesure de soutenir la concurrence à l'échelle internationale. À ma connaissance, personne n'a contracté de maladie après avoir consommé des produits modifiés — et je pense que M. Steckle a insisté là-dessus, hier. Donc, je crois que nous devons tenir ce débat, monsieur le président, mais un autre jour. Le moment est mal choisi. L'amendement est bien rédigé, mais il n'a pas sa place dans ce projet de loi-ci.

• (1145)

Le président: Monsieur Lauzon.

M. Guy Lauzon: Je me demande si l'alinéa *d*), celui qui interdit l'importation de céréales ou d'huiles pour la production de biocombustibles, n'aurait pas un effet de distorsion sur les échanges. C'est quelque chose que nous voulons à tout prix éviter. Vous faites signe que oui. J'ai donc raison de penser cela.

Le président: Monsieur Moffet.

M. John Moffet: Merci.

Nous avons des réserves au sujet des alinéas *a*) et *b*), car ils pourraient porter atteinte aux obligations commerciales internationales du Canada. En vertu de ces obligations, qui sont définies dans l'accord du GATT de l'OMC et dans l'ALENA, le Canada peut imposer des restrictions sur les importations, mais seulement dans un but précis, par exemple, pour répondre à des préoccupations relatives à la santé ou à l'environnement qui sont scientifiquement justifiables.

Or, ces deux dispositions — et le texte dit bien « peut par règlement » — obligeraient le gouverneur en conseil à interdire l'utilisation de céréales, d'oléagineux ou d'arbres génétiquement modifiés après 2008, de même que leur importation, qu'il y ait ou non des préoccupations liées à la santé ou à l'environnement. Cette mesure tranche nettement avec la façon dont le Canada réglemente à l'heure actuelle les semences, voire tous les produits génétiquement modifiés, qui doivent, en vertu de la Loi sur les semences, faire l'objet d'une évaluation préalable par l'ACIA, au cas par cas, en vue de déterminer s'il y a un risque pour la santé ou l'environnement qui mérite, par exemple, l'imposition d'une restriction commerciale.

Le président: Pour que l'alinéa 2.(1)a) soit bien clair, comme 85 p. 100 du canola cultivé au Canada est probablement génétiquement modifié, l'utilisation du canola génétiquement modifié serait interdite dans... ?

M. Alex Atamanenko: La motion dit bien avant 2088, soit dès cette année.

Le président: Dès cette année, mais aucune variété ne pourrait être cultivée...

M. Alex Atamanenko: D'après ce que dit le projet de loi.

Le président: Donc, les mains des phytogénéticiens, des agriculteurs, seraient liées. Je tenais tout simplement à ce que les choses soient claires.

Y a-t-il d'autres commentaires? Comme il n'y en a pas, je vais demander le vote.

(L'amendement est rejeté [voir le *Procès-verbal*].)

Le président: L'amendement est rejeté.

Comme je l'ai dit plus tôt, la motion BQ-3 était reliée à la motion BQ-1. Le vote sur la motion BQ-1 s'applique à la motion BQ-3, qui a été rejetée.

Nous en sommes maintenant à l'amendement NDP-2.

Alex, je vous invite à présenter l'amendement NDP-2, qui se trouve aux pages 9 et 10.

• (1150)

M. Alex Atamanenko: Ce que dit essentiellement cette motion, c'est que nous devons prévoir un mécanisme d'examen approfondi pour faire le point sur la situation. Je propose que « dans les six mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent paragraphe et par la suite tous les deux ans, un examen approfondi des aspects environnementaux et économiques de la production de biocombustibles au Canada doit être fait... » Vous pouvez dire le reste.

Ce projet de loi porte sur l'environnement. Il vise, manifestement, l'économie, les agriculteurs. Il serait prudent de prévoir, à tout le moins, comme nous le faisons pour n'importe quel projet ou programme valable, la tenue d'un examen. Il serait sage d'inclure une telle mesure. Voilà pourquoi j'encourage mes collègues à voter en faveur de cette motion. Vous avez rejeté l'autre amendement que j'ai présenté, mais le projet de loi, dans sa forme actuelle, peu importe les dispositions qui y figuraient ou qui auraient pu y figurer, devrait prévoir un processus d'examen. Il s'agit là d'un élément essentiel.

Le président: M. St. Amand, M. Miller, M. Easter et ensuite M. Lauzon.

Nous allons commencer par Lloyd.

M. Lloyd St. Amand: Merci, monsieur le président.

La motion antérieure de M. Atamanenko était intéressante, mais soulevait des problèmes d'ordre pratique, comme l'empiètement dans les champs de compétence provinciale, ainsi de suite. La motion qui

figure aux pages 9 et 10 m'apparaît raisonnable, monsieur le président. J'aimerais savoir ce qu'en pensent les témoins.

Je ne lui reproche qu'une seule chose, et il n'y a peut-être pas d'autre façon de le formuler: on ne sait pas vraiment si c'est le Sénat ou la Chambre des communes qui va se charger de mener l'examen. On a l'impression, si l'on se fie au libellé, que cette décision va être prise conjointement par le Sénat et la Chambre. Ils procèdent peut-être déjà de cette façon. Toutefois, je pense qu'il faut modifier le libellé afin qu'il indique clairement que l'examen va être mené par la Chambre ou le Sénat.

Le président: Je vais demander à Alex de nous donner des précisions. Après quoi, je vais céder la parole à M. Moffet.

M. Alex Atamanenko: Ce sont les rédacteurs juridiques qui ont proposé le libellé, de sorte que je ne peux vous dire si la Chambre et le Sénat ont l'habitude de procéder de cette façon. En tout cas, c'est ce qu'ils ont proposé.

Le président: D'accord. Monsieur Moffet.

M. John Moffet: Merci, monsieur le président.

Cet amendement soulève quelques interrogations que je voudrais porter à l'attention du comité.

Encore une fois, je sais que je me répète et je m'en excuse, mais comme ce projet de loi vise à protéger l'environnement, il y aurait peut-être lieu de revoir la portée de cette disposition, qui exige un examen des aspects environnementaux et économiques de la production de biocombustibles. J'invite le comité à se pencher là-dessus.

Ensuite, et il s'agit d'un détail technique plutôt mineur, on obligerait essentiellement le Parlement à entreprendre un examen alors que la loi prévoit déjà un tel pouvoir réglementaire. C'est peut-être davantage une question de forme que de fond.

Enfin, et je le dis avec respect, vous pouvez déjà mener un tel examen. Vous n'avez pas besoin d'une autorisation légale pour le faire. La compétence du comité, comme je l'ai déjà indiqué, ne se limite pas à la protection de l'environnement et au respect de la LCPE. Vous pouvez entreprendre un tel examen quand bon vous semble.

Le président: Monsieur Miller.

M. Larry Miller: Je pense que M. Moffet a répondu à ma question. En fait, le comité peut demander la tenue d'un examen à n'importe quel moment. Quand une loi, une politique est modifiée, le comité, les députés — que ce soit dans le domaine de l'agriculture ou de l'environnement — s'ouvrent le dossier de près. S'ils constatent que quelque chose ne tourne pas rond, ils peuvent demander qu'un examen ait lieu.

Je pense que les propos de M. Moffet confirment ma pensée. Je ne suis pas contre l'idée de tenir un examen, mais je pense que le fait d'inclure cette exigence ici... On peut mener un examen lorsque la situation l'exige. À mon avis, cet amendement est inutile.

• (1155)

Le président: Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Je suis d'accord pour dire que nous avons, en tant que comité, le pouvoir d'entreprendre ce genre d'examen, mais nous savons tous que les exigences du travail, souvent, l'emportent sur tout le reste. Vous n'avez peut-être pas bien saisi ce qu'Alex propose dans cet amendement.

J'ai quelques questions à vous poser, Alex. Je suis en faveur de cette motion. Le ministre a renvoyé le projet de loi au comité, sauf que nous ne l'examinons pas uniquement sous l'angle de la Loi sur la protection de l'environnement.

Qu'est-ce que vous entendez, au juste, par les aspects environnementaux et économiques de la production de biocombustibles? Quel est l'objectif visé, ici? Si la motion est adoptée, qu'un examen a lieu à un moment donné — un comité doit se conformer à cette exigence —, sur quoi doit-il porter? Qu'est-ce que vous souhaitez que le comité examine, de façon plus précise?

M. Alex Atamanenko: Je vais vous donner quelques exemples. Avant toute chose, je tiens à dire que je considère cela comme une sorte de garantie. Encore une fois, nous ne pouvons jamais être trop prudents. Il est bon d'avoir une garantie, la certitude qu'un examen aura lieu.

Il s'agirait essentiellement d'une étude d'impact environnemental. Il faut réévaluer toute la question des émissions de gaz à effet de serre, parce que c'est dans cette voie que nous nous orientons. Nous devons voir quelles sont les répercussions de cette production sur les terres, l'utilisation de celles-ci. Est-ce qu'elle a pour effet d'encourager l'activité économique dans les régions rurales? Est-ce que la production se retrouve entre les mains d'une seule grande entreprise, qui a créé quelques emplois? Ou encore, comme l'a indiqué M. Klein, est-ce que des emplois ont été perdus dans le secteur agricole, par exemple?

Je ne sais pas. Cet examen, à mon avis, nous permettrait d'analyser les retombées économiques de cette production sur les régions rurales du Canada. S'il n'y a pas de retombées économiques, alors des changements s'imposent peut-être. En tout cas, nous espérons qu'il va y en avoir.

Il s'agit tout simplement d'un moyen de garantir la tenue de tels examens. Il se peut, Brian, que les collectivités en Alberta, par exemple, se trouvent confrontées, à un moment donné, à une situation qui pourrait les inciter à demander la tenue d'un examen. Je pourrais, comme d'autres, entendre parler d'un cas.

Selon moi, cet amendement n'empêche pas l'entrée en vigueur du projet de loi. Il propose tout simplement que ces deux aspects fassent l'objet d'un examen à un moment donné.

Le président: Monsieur Lauzon.

M. Guy Lauzon: J'avais la même question à poser que M. Miller, mais je me demande seulement si ce ne serait pas la même fréquence que les examens de l'ARLA — est-ce tous les six mois? Je n'en suis pas vraiment sûr.

Je préférerais que si le comité, en quelque sorte en maître de sa destinée... Si vous mettez cela là-dedans, parfois, quand c'est mandataire, c'est fait un peu vite, comparativement à quand on décide nous-mêmes de faire un examen. Peut-être à ce moment-là serait-il plus exhaustif.

À mon avis, c'est peut-être redondant. Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Comme l'a dit M. Moffet, pourquoi voudrions-nous ajouter une autre exigence encore à la procédure parlementaire?

• (1200)

Le président: C'est au tour de M. St. Amand, et ensuite celui de M. Bellavance.

M. Lloyd St. Amand: Je ne voudrais pas trop remanier une motion qui, selon moi, a du bon sens. Je ne sais pas si M. Atamanenko serait réceptif à un amendement favorable à la quatrième ligne pour supprimer « et économiques », de manière à ce que ce soit un examen des aspects environnementaux de la production de biocombustibles. Peut-être est-ce trop radicalement différent de l'objet de la motion et il préférerait la garder telle quelle.

Le président: Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: Je pense qu'en ne laissant qu'« environnementales », nous risquerions de négliger les difficultés potentielles que pourraient connaître les collectivités rurales — nous espérons bien qu'il n'y en ait pas — ou les agriculteurs. En laissant « économiques » dans la motion, nous avons la possibilité d'examiner l'ensemble des aspects, pas seulement au plan de l'environnement, et les effets précis sur nos collectivités rurales.

Le président: M. Atamanenko a beau être sympathique, il n'aime pas les amendements favorables.

Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: Je suis content qu'Alex garde son amendement intact. Personnellement, je trouve que c'est un très bon amendement. Je suis en profond désaccord sur ce que M. Lauzon a dit, basé sur ce que M. Moffet a dit également.

M. Moffet nous dit que le gouvernement a la latitude nécessaire pour faire des études. Le comité a également la latitude nécessaire pour entendre des témoins et faire des examens approfondis. On sait qu'en l'inscrivant dans une loi, cela fait toute une différence. Cela crée une obligation non seulement pour le gouvernement en place, mais pour les gouvernements qui vont se succéder. De plus, ce dossier est en évolution constante. Dans bien des cas, il s'agit d'une technologie tout à fait nouvelle et en plein essor.

C'est donc important d'établir des balises tout de suite, et je pense que cet amendement nous permet d'étudier plus en profondeur tous les tenants et aboutissants. Le fait de le rendre obligatoire n'est pas un frein. Au contraire, je pense que c'est un grand avantage pour n'importe quel gouvernement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Steckle.

M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.): J'ai gardé généralement le silence au sujet des amendements, mais à propos de celui-ci, le comité a établi un précédent il y a environ deux ans avec l'ARLA. Il a décidé de convoquer l'ARLA tous les six mois pour faire un examen des progrès de l'Agence. Elle n'a fait aucun progrès pendant huit ou neuf ans. Ce n'est que depuis deux ans que nous voyons que l'ARLA fait des progrès réels.

Alex suggère que le premier examen se fasse dans les six premiers mois, mais ensuite, tous les deux ans. Je n'y vois rien d'exagéré. Le comité aura bien d'autres dossiers à étudier, et je ne pense pas que nous ayons besoin de créer du travail, mais très franchement, c'est quelque chose dont je peux m'accommoder. Ce pourrait être de l'intérêt de bien des intéressés, en fin de compte.

Le président: J'ai les noms de Guy, Carol, puis Brian.

M. Guy Lauzon: À toutes fins pratiques, il serait presque redondant ou inutile de faire un examen après six mois seulement. Peut-être accepteriez-vous un amendement favorable pour qu'il ait lieu plutôt tous les trois ans, ou quelque chose du genre. Bien entendu, si nous constatons des problèmes entre-temps, nous serions libres de les convoquer n'importe quand. Comme on l'a dit, nous sommes maîtres de notre destinée. À quoi nous servirait cet échéancier très rigide?

Le président: Avez-vous un amendement favorable à proposer?

M. Alex Atamanenko: Ce que nous proposons revient en quelque sorte à trois ans. Si l'examen se fait dans six mois ou un an, puis deux ans après cela, je pourrais probablement l'accepter. Mais je ne serais pas d'accord pour dire que ce serait seulement dans trois ans.

• (1205)

Le président: Brian.

M. Brian Storseth: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Atamanenko, vous avez soulevé quelque chose d'intéressant. Ce que dit M. Steckle au sujet de l'ARLA est vrai, mais je ne pense pas qu'il soit écrit nulle part que le comité « doit se réunir à une certaine date avec l'ARLA ». L'organisation de notre dernière réunion avec l'Agence a pris neuf ou dix mois. Je pense que nous pourrions avoir un peu de flexibilité si nous éliminions le « doit ». Cela laisserait plus de marge de manoeuvre au comité, sans lui lier les mains.

Je ne pense pas que nous devrions faire l'examen six mois après l'entrée en vigueur de la loi; ce devrait être un an. D'un autre côté, si vous faites cela, le comité devrait procéder à un examen chaque année par la suite, pas tous les deux ans.

Une dernière chose que vous devriez voir, monsieur Atamanenko. Quand vous parlez d'« un examen approfondi des aspects environnementaux et économiques », c'est très vaste pour le comité. Peut-être devriez-vous proposer l'option de plusieurs comités différents — disons le comité de l'environnement et le comité de l'agriculture. J'aimerais bien resserrer un peu le libellé tout en laissant au comité le temps et la marge de manoeuvre dont il a besoin. À ce moment-là, j'appuierais cette motion.

Le président: Êtes-vous prêt à accepter un amendement favorable de M. Storseth?

M. Brian Storseth: C'est plus une suggestion.

M. Alex Atamanenko: Si je comprends ce que vous dites, après l'entrée en vigueur ou l'adoption du projet de loi, un examen pourrait être fait dans l'année qui suit, puis ensuite, chaque année?

M. Brian Storseth: Oui.

M. Alex Atamanenko: Je pourrais l'accepter.

M. Brian Storseth: Je pense qu'il est important que nous nous laissions un peu de marge de manoeuvre et que nous supprimions le « doit ». Autrement, ce sera semblable à ce que nous avons eu avec l'ARLA. Si le comité est occupé, il faudra attendre 13 mois. Mais si le comité adopte la motion et qu'elle obtient le consentement unanime, cela crée un précédent qui nous oblige à faire l'examen dans un certain délai.

M. Alex Atamanenko: Non, je comprends.

Le président: Je vais vous dire ce que j'en pense. Il est passé midi, et nous devons voir les jeunes agriculteurs.

Monsieur Atamanenko, si vous voulez bien travailler avec Brian et d'autres pour remanier un peu le libellé de l'amendement, nous

pourrions le proposer à nouveau à notre retour du déjeuner, si cela vous convient.

M. Alex Atamanenko: Peut-être Brian et moi pourrions-nous le retravailler et parvenir à une entente.

Le président: Là-dessus, nous allons faire une pause. Nous allons jusqu'au coin de Queen et O'Connor, et nous serons de retour ici à 13 h 30.

Alex.

M. Alex Atamanenko: Cela ne nous laisse qu'une demi-heure après que nous serons revenus.

Le président: En fait, à notre retour, il ne restera qu'un amendement à étudier, et puis les autres articles qui n'ont pas été modifiés. J'espère que le tout pourra se faire assez rapidement.

M. Brian Storseth: Il se pourrait que j'aie des amendements à proposer, monsieur le président.

M. Guy Lauzon: Et peut-être pas.

Le président: Alors nous sommes d'accord?

Là-dessus, la séance est suspendue.

• (1205)

_____ (Pause) _____

• (1330)

Le président: Nous reprenons la séance.

Puisqu'il nous manque des membres du comité, en particulier les deux membres qui travaillaient sur l'article 2, l'amendement du NPD, nous allons reporter son examen, si tout le monde est d'accord, jusqu'au retour d'Alex. Donc reportons la discussion sur l'article 2 et passons à l'article 3.

André, puisqu'Alex n'est pas ici, nous allons reporter l'examen de son amendement jusqu'à son retour, et nous allons poursuivre l'étude article par article.

(Les articles 3 et 4 sont adoptés.)

(Article 5)

Le président: D'accord, nous en sommes à l'article 5. Nous avons l'amendement BQ-4.

Monsieur Bellavance, si vous voulez bien expliquer votre amendement?

[Français]

M. André Bellavance: Merci.

Vous trouverez peut-être qu'il y a des similitudes avec l'amendement à l'article 2 que j'ai tenté de faire adopter plus tôt. Cependant, je pense qu'il s'applique mieux à l'article 5. Je ne doute pas que les membres du comité vont se rendre compte de la pertinence de cet amendement.

Le projet de loi permet, dans sa forme actuelle, de traiter différemment les combustibles et les biocarburants selon un certain nombre de critères, comme la quantité de rejets émis et les matières premières employées, ou encore selon la composition chimique de ces combustibles.

Selon nous, cet amendement à l'article 5 — encore une fois, c'est un pouvoir qu'on donne au gouvernement, et vous devriez en être satisfaits — devrait permettre de traiter différemment les biocarburants selon des critères ayant une portée environnementale plus large.

Je reviens à mon bilan environnemental et énergétique, à l'analyse de leur cycle de vie, voire même à leur impact social et environnemental. Plus tôt, j'ai entendu beaucoup d'arguments. Si vous voulez les répéter, libre à vous; moi, je répète les miens. Il est important à mes yeux que le gouvernement puisse sécuriser les démarches entreprises concernant les biocarburants, en ayant la possibilité d'obtenir des analyses plus poussées sur les conséquences que pourrait avoir la production de ces biocarburants.

• (1335)

[Traduction]

Le président: À titre d'information, pour ceux qui sont arrivés en retard, nous avons commencé à 13 h 30 pile, alors nous avons reporté l'étude de votre amendement et nous y reviendrons aussitôt que nous aurons terminé avec le reste. Nous avons jugé bon de poursuivre le travail.

Nous examinons maintenant l'amendement BQ-4, au sujet de l'article 5 et c'étaient les commentaires d'André. Y a-t-il autre chose?

Madame Skelton.

L'hon. Carol Skelton: J'aimerais entendre ce qu'en dit M. Moffett, si vous voulez bien.

Le président: Monsieur Moffett.

M. John Moffet: Merci, monsieur le président.

Je dirais la même chose qu'au sujet de la motion précédente du Bloc, BQ-2. Je vais me répéter, si vous voulez bien m'accorder votre indulgence.

L'amendement BQ-2 concerne la présentation des rapports. Ces dispositions s'ajouteraient aux divers éléments que le gouvernement prendrait en compte au moment de formuler le règlement. Elles ne sont donc nullement obligatoires. Rien au paragraphe 330(3) ne serait obligatoire, ce serait plutôt des facteurs que le gouvernement pourrait prendre en compte. Donc, l'amendement du Bloc ajouterait trois éléments, et je me propose de parler de chacun d'eux.

Le premier est l'alinéa proposé 330(3.2)j), sur le bilan environnemental et énergétique. Ce qui nous préoccupe, en tant que fonctionnaires, c'est le manque de précision de la terminologie employée ici. Il n'y a pas d'opposition de principe, mais très franchement, je ne suis pas sûr que cela ajouterait quoi que ce soit à la loi, puisque « bilan environnemental » n'est pas un terme technique. Pour ce qui est du bilan énergétique, nous ne savons pas exactement quels seraient les éléments précis que le gouvernement pourrait prendre en compte.

Si l'objectif visé est que le gouvernement puisse prendre en compte la gamme complète, le spectre complet des implications environnementales possibles, la LCPE donne déjà ce pouvoir. De fait, l'objet de la LCPE est essentiellement de doter le gouvernement d'un éventail complet de pouvoirs afin qu'il puisse composer avec les impacts des produits, y compris les combustibles, sur l'environnement et la santé.

Je ferais le même commentaire à propos de l'alinéa proposé 330(3.2)k), bien que l'analyse du cycle de vie est en train de devenir une expression technique clairement comprise relative à l'environnement. J'insisterais encore une fois sur le fait que la LCPE habilite clairement le gouvernement à prendre règlement pendant toute la durée du cycle de vie d'un produit.

J'en dirais tout autant de l'alinéa proposé 330(3.2)l), sur l'impact environnemental. C'est exactement le point de mire de la LCPE. Je ne vois donc pas vraiment ce que cette clause ferait de plus dans la loi. De fait, en ajoutant ces dispositions ici, on risquerait de créer un

problème d'interprétation de la loi, dans le sens où s'il est nécessaire de fournir cette précision ici, cela peut laisser entendre que d'une certaine façon, ce pouvoir n'est pas déjà attribué ailleurs, dans la LCPE. Notre position, et c'est mon avis depuis la première version de la LCPE en 1988, c'est que cette approche axée sur le cycle de vie complet est implicite dans la loi.

La dernière chose dont je veux parler, c'est du terme « social ». Encore une fois, la LCPE, en tant que loi de protection de l'environnement, ne permet pas actuellement au gouvernement, et ne vise pas à lui permettre, de prendre des règlements différents en fonction seulement de considérations d'ordre social. De fait, on pourrait soutenir qu'à tout le moins certaines parties de la LCPE — par exemple, l'article 93, dans la partie V, les dispositions de la LCPE sur les substances toxiques, sur laquelle cette disposition aurait une incidence — sont fondées sur l'autorité législative du droit criminel. Je pense qu'il est assez clair qu'on ne pourrait pas créer une loi criminelle fondée sur un règlement qui établit une différence entre les personnes visées par la réglementation rien qu'en fonction de considérations d'ordre social.

Donc, pour résumer, je pense la plupart des modifications proposées ici risquent d'être redondantes, de créer un certain flou, de semer la confusion quant aux pouvoirs qui sont déjà implicites dans la loi et, en tout cas, en ce qui concerne le terme « social ». Je pense que ces modifications nous feraient largement déborder des limites de la portée actuelle de la loi.

• (1340)

Le président: Merci, monsieur Moffet. J'avais posé une question similaire au sujet de l'amendement BQ-1. Maintenant, dans ce cas-ci, cet amendement vise plus que les combustibles, aussi. Il s'agit d'autres substances et d'autres activités, qui pourraient englober les activités agricoles, en ce qui concerne la LCPE.

M. John Moffet: De fait, cet amendement modifierait l'article 330 de la LCPE, qui est lié à des règlements pris sous le régime de quatre parties différentes de la LCPE: l'article 93, au sujet des substances toxiques; l'article 140, sur les nutriments; l'article 167, sur l'espace aérien international; l'article 177, sur les eaux internationales; et aussi, les dispositions concernant les combustibles. Les conséquences seraient donc vastes. L'amendement ne crée aucun pouvoir réglementaire nouveau. Donc, il n'élargit pas le pouvoir réglementaire du gouvernement. La loi prévoit déjà ce pouvoir réglementaire. Ce que fait cet amendement, c'est qu'il ajoute plusieurs aspects que le gouverneur en conseil pourrait prendre en compte au moment de formuler le règlement. Ce n'est donc pas un pouvoir réglementaire nouveau ou élargi; c'est seulement une clarification de la nature du pouvoir réglementaire.

Le président: Donc, quand vous parlez de nutriments et d'eau, l'épandage de fumier serait immanquablement visé par ce dont il est question ici, dans l'amendement BQ-4.

M. John Moffet: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Allez-y, monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: D'un point de vue technique, si on vote sur cet amendement et qu'il est adopté, est-ce que cela annule mon amendement, qui concerne le même...?

Le président: Non, pas du tout; il n'y a pas de conflit entre les motions.

Vous avez la parole, monsieur Moffet.

M. John Moffet: Monsieur le président, je me suis trompé et je m'en excuse. L'article 140, en fait, concerne bien sûr les dispositions relatives aux combustibles dont nous discutons aujourd'hui. Les amendements proposés, tant ceux du Bloc que dans le projet de loi du gouvernement, ne changeraient en rien le pouvoir réglementaire actuel en ce qui concerne les nutriments. Je fais mes excuses au comité pour l'avoir induit en erreur.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(Les articles 5 et 6 sont adoptés.)

Le président: Nous revenons maintenant à l'article 2. Nous parlons de l'amendement NPD-2, et je crois qu'un amendement favorable est proposé.

Je vous laisse la parole, monsieur Storseth.

M. Brian Storseth: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je ne suis pas sûr que vous puissiez l'accepter comme un amendement favorable, mais je voudrais modifier la motion.

Le président: C'est un sous-amendement.

M. Brian Storseth: Le voici:

(6) Dans l'année qui suit l'entrée en vigueur du présent paragraphe et par la suite tous les ans, un examen approfondi des aspects environnementaux et économiques de la production de biocombustibles au Canada doit être fait par le comité soit du Sénat, soit de la Chambre des communes, soit mixte, que le Parlement ou la chambre en question, selon le cas, désigne ou constitue à cette fin.

(7) Dans l'année qui suit le début de son examen, le comité visé au paragraphe (6) devrait présenter au Parlement un rapport où sont consignées ses conclusions ainsi que ses recommandations quant à la production de biocombustibles au Canada.

En fait, monsieur le président, cet amendement vise à ce que l'examen soit fait entre six mois et un an après l'entrée en vigueur de la loi, et ensuite, tous les ans. Il y a substitution de « présente » pour « devrait présenter »; c'est encore assez ferme et crée un précédent, mais sans lier les mains du comité en fixant une date et un moment exact. C'est assez semblable à ce que nous avons avec l'ARLA en ce moment.

Le président: Pouvez-vous déposer ce document, pour que nous puissions en avoir une copie?

M. Brian Storseth: Il n'est pas dans les deux langues officielles.

Le président: C'est bon.

Bon, alors nous avons un sous-amendement à l'amendement NPD-2, que propose M. Storseth. Y a-t-il des commentaires?

Allez-y, Alex.

M. Alex Atamanenko: Je voulais seulement dire que nous en avons déjà longuement débattu, et je suis d'accord avec ce sous-amendement.

Le président: Allez-y, monsieur Lauzon.

M. Guy Lauzon: Avec tout le respect que je vous dois, je pense encore que c'est plutôt redondant. Est-ce que nos représentants officiels pourraient nous donner leur avis là-dessus, très brièvement? Pensez-vous vraiment que ce soit nécessaire? Est-ce que cela ajoutera...?

● (1345)

Le président: Vous avez un commentaire, monsieur Moffet?

M. John Moffet: J'ai deux commentaires à faire, rapidement.

Tout d'abord, je répéterai que ce comité a le pouvoir d'effectuer cet examen. Il n'a pas besoin du pouvoir réglementaire de le faire.

La deuxième chose que je voudrais dire, si vous le permettez, en ce qui concerne les amendements proposés, est au sujet de l'emploi du mot « devrait », qui serait tout à fait inusité dans une loi. Généralement, on utilise soit le terme « peut », qui laisse une certaine discrétion, ou « doit », qui entend une obligation. Je ne connais pas de loi où le terme « devrait » ait été employé.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Storseth.

M. Brian Storseth: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Moffet a raison de dire qu'on ne trouve généralement pas ce terme dans le langage réglementaire, mais si vous regardez les politiques internationales générales, quand il est question de lignes directrices internationales dans de nombreux traités, le terme « devrait » est souvent employé pour dire quelque chose plus fermement qu'avec « peut », qui est souvent considéré comme attendant encore une directive ou une réponse à quelque chose.

Après avoir entendu les commentaires de MM. Steckle, Easter et Atamanenko sur la pertinence d'ajouter une disposition de ce genre sans lier les mains du gouvernement en imposant un échéancier en tant que tel, je pense que « devrait présenter » serait tout à fait acceptable.

Le président: Monsieur Miller.

M. Larry Miller: J'ai une suggestion à faire pour le proposant, évidemment, si Alex veut bien. Et si on disait en gros que le comité « doit faire un examen après un an, et peut faire un examen chaque année par la suite »? On aurait donc la marge de manoeuvre voulue. Ainsi, on est sûrs que le premier examen est fait au bout d'un an, et après...

Le président: C'est plus ou moins ce que cela dit maintenant, « dans l'année ». C'est ce qui est stipulé maintenant.

M. Brian Storseth: Monsieur le président, si vous voulez bien me laisser continuer de leur botter le derrière, ce sera avec plaisir.

« Doit être fait » signifie que ce doit être fait après la première année, ce qui, franchement, est probablement le plus... Ce sont les années subséquentes qui nous tracassent le plus, parce qu'il faudra un certain temps avant que cette politique soit vraiment adoptée, appliquée et en vigueur. C'est pourquoi je pense que nous devrions laisser ceci, soit « devrait ». Ce terme donne plus de marge de manoeuvre au comité tout en créant un précédent en montrant que selon nous, ce devrait être fait.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires sur le sous-amendement?

Il ne fait que changer quatre mots.

Guy.

M. Guy Lauzon: Ce qui ressort vraiment de notre discussion, c'est pourquoi ne pas laisser le comité lui-même décider de ce qu'il fera de ceci? C'est notre responsabilité. Nous avons le pouvoir de le faire. Nous avons tous ce pouvoir. Je trouve vraiment que tout cela est seulement...

Avec tout le respect que je vous dois, Alex, je comprends votre démarche, et nous voudrions en faire autant, mais ne nous laissons donc pas piéger par des « doit » et « ne doit pas ». Pourquoi ne pas simplement nous fier au comité? Vous pouvez soulever la question n'importe quand au comité. Nous pouvons la soulever dans un mois, dans six mois ou dans un an. Comme on l'a déjà dit ici, nous croyons tous dans l'agriculture, alors nous voterions tous en faveur d'un examen, naturellement, si nous pensions que quoi que ce soit est fait à l'environnement. Alors je pense vraiment que ce n'est pas nécessaire.

Le président: Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Je suis d'accord pour remplacer six mois par un an. Mais pourquoi voudriez-vous que par la suite, ce soit tous les ans plutôt que tous les deux ans? Et je suis d'accord avec les commentaires au sujet de « doit » ou « peut ». Il faut choisir l'un ou l'autre. Pourquoi chaque année? Pourquoi pas tous les deux ans par la suite, ce qui me semblerait approprié?

M. Brian Storseth: Je suis d'accord pour que ce soit tous les deux ans par la suite.

Voyons avec M. Atamanenko. Que pensez-vous de cette suggestion?

Le président: Vous êtes d'accord avec cela, si c'est tous les deux ans?

Une voix: Moi, cela me convient.

M. Guy Lauzon: Est-ce que je pourrais dire une chose, Wayne?

Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux pour ce comité, pour l'agriculture et pour tout le monde, d'avoir la possibilité, si nous voulions faire cet examen dans six ou huit mois...? Nous allons être tenus à cela, et nous n'allons qu'y jeter un bref coup d'oeil. Nous n'allons pas faire ce que nous sommes censés faire.

Le président: Paul.

M. Paul Steckle: Eh bien, ce qui arrive, Guy, disons, par exemple, que l'opposition est d'accord, mais nous avons un gouvernement majoritaire qui ne veut pas le faire? Nous n'arriverons par aucun moyen à obtenir qu'il y ait un examen. C'est pour cela qu'il faut que ce soit ici, et je pense que c'est la raison pour laquelle j'appuierais cette motion. Mais il vient un moment... Actuellement, nous détenons le pouvoir. Actuellement, vous ne pourriez pas le faire même si vous le vouliez, si nous n'étions pas d'accord. Alors je pense qu'il faut que l'obligation soit stipulée dans la loi.

• (1350)

Le président: Tout d'abord, je pense que nous sommes d'accord pour que ce soit tous les deux ans après l'examen qui est effectué au cours de la première année. Nous nous entendons là-dessus.

Il y a d'autre chose, au sujet du terme « shall » en anglais, rendu par « doit » et « présente » plutôt que « devrait » ou « peut ».

L'hon. Wayne Easter: C'est « doit »

M. Brian Storseth: Monsieur le président, je voudrais rappeler encore une fois au comité que lorsqu'on dit « doit » on lui crée une obligation, ce qui n'est pas dans les dispositions actuelles relatives à l'ARLA. Pour l'ARLA, la loi ne dit pas « doit », et nous serions d'ailleurs déjà en infraction parce que nous avons laissé neuf mois s'écouler. Si nous disons « devrait », c'est plus définitif. Le ministère n'est pas d'accord parce que c'est beaucoup plus définitif quant à ce qui devrait être fait, mais on laisse encore une certaine marge de manoeuvre au comité en ne lui liant pas les mains s'il doit traiter d'un autre enjeu du jour. Et c'est là vraiment qu'est le hic.

Le président: Vous pouvez le demander.

M. Guy Lauzon: Nous nous éparpillons, ici. Est-ce que nous pourrions faire une pause de deux minutes, pour nous rassembler les idées?

L'hon. Wayne Easter: J'ai une suggestion, monsieur le président. Nous pouvons rejeter l'amendement, changer le délai original de six mois pour un an, et laisser cela tel quel.

M. Brian Storseth: Je suggère que nous votions...

Le président: Oui, il nous faut d'abord régler le sort du sous-amendement. Un sous-amendement a été proposé. Nous n'avons encore rien à décider au sujet de l'amendement favorable, à part sur le fait que c'est tous les deux ans. M. Storseth voudrait garder « devrait » et « devrait présenter » plutôt que « doit » et « présente ».

Je vais vous lire le sous-amendement une autre fois. Vous savez que les deux « shall » en anglais devraient être des « devrait ». « Dans l'année qui suit l'entrée en vigueur du présent paragraphe et par la suite tous les deux ans ».

(Le sous-amendement est adopté.)

Le président: Maintenant, nous passons au vote sur l'amendement NPD-2 tel que modifié. Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Vous avez la parole, monsieur Moffet.

M. John Moffet: Pardonnez-moi de vous interrompre. J'aimerais porter à l'attention du comité le fait qu'en rédigeant ce projet de loi, nous avons omis quelque chose d'assez mineur, mais...

Le président: Est-ce à l'article 2?

M. John Moffet: Oui.

Je ne sais pas si vos documents ont des numéros de page, mais je regarde l'alinéa proposé 140(1)k).

Le président: C'est en rapport avec la ligne 37, à la page 2.

M. John Moffet: Exactement. L'alinéa stipule « la présentation de rapports concernant la quantité de combustible produit ou vendu pour exportation ».

Le président: Oui. C'est dans le projet de loi, messieurs. Voyez à la page 2, les lignes 37 à 39.

M. John Moffet: Ceci crée l'autorité réglementaire en ce qui concerne la présentation de rapports sur les combustibles produits au Canada et sur les combustibles vendus pour l'exportation. Après avoir rédigé cette clause, nous nous sommes rendu compte qu'il serait possible pour quelqu'un d'entrer en camion au Canada — autrement dit, d'importer des produits — puis de les exporter, sans être assujéti à ces dispositions.

Nous voulons, c'est évident, englober ce type d'activité. Ce que nous voudrions respectueusement proposer, c'est l'ajout du mot « importé » après « produit ». Nous essayons simplement d'éliminer toutes les échappatoires. Quand nous avons rédigé ceci, nous ne pensions pas à toutes les ruses possibles, je suppose, et nous essayons tout simplement de colmater les failles.

Le président: M. Moffet fait une suggestion.

M. Brian Storseth: Monsieur le président, si le comité veut bien accepter ceci à l'unanimité en tant qu'amendement du gouvernement, je le proposerais comme tel.

Le président: M. Storseth propose que nous ajoutons le mot « importé » après « produit » à l'alinéa proposé 140(1)k).

M. Brian Storseth: Ce serait donc « produit, importé ».

Le président: Oui, cela donnerait « produit, importé ou vendu pour exportation ».

Y a-t-il des commentaires, des questions, un débat?

(L'amendement est adopté.)

(L'article 2 est adopté tel que modifié.)

• (1355)

Le président: Est-ce que le titre est adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi tel que modifié est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le président peut-il présenter le projet de loi tel que modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité ordonne-t-il la réimpression du projet de loi tel que modifié pour l'usage de la Chambre à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Il est 2 heures moins 5.

C'est du beau travail, mesdames et messieurs. Là-dessus, 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.