



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

AGRI • NUMÉRO 016 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 25 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 lundi 25 février 2008

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC)): La séance est ouverte.

Tel que nous l'avions prévu, nous accueillerons deux groupes de témoins cet après-midi. Dans le premier groupe, M. Esteban Chornet se joindra à nous vers 16 heures, dans le cadre d'une vidéoconférence, pour faire des observations sur le projet de loi C-33. Avec votre permission, lorsque M. Chornet pourra quitter sa classe — c'est ce qui le retient, si je ne me trompe —, nous lui accorderons 10 minutes pour son exposé préliminaire.

Merci beaucoup.

Nous accueillons M. Camil Lagacé, du Conseil québécois du biodiésel. Ah non, il fera son exposé à 17 heures.

Nous avons donc M. Paul Thoroughgood, de Canards Illimités Canada, MM. Benoît Legault et Stéphane Bisailon, de la Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec, et M. Ian Thomson, de la Canadian Bioenergy Corporation.

Je vous souhaite la bienvenue au comité. Nous procéderons assez rapidement. J'aimerais que vous ne preniez pas plus de 10 minutes pour vos observations préliminaires. Nous ferons ensuite des tours de table de cinq minutes pour permettre aux membres de poser des questions.

Je demande à M. Thoroughgood de faire son exposé.

M. Paul Thoroughgood (agronome régional, Canards Illimités Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous remercie pour cette occasion de faire un exposé; j'espère élargir la discussion de façon à ce que l'examen des impacts de la stratégie sur les biocarburants porte également sur l'habitat.

Canards Illimités Canada est un organisme privé à but non lucratif qui se consacre à la conservation, à la restauration et à la gestion des marécages et des habitats corrélatifs dans l'intérêt de la sauvagine, de la faune et des humains. Canards Illimités collabore avec de nombreuses industries, y inclus avec le secteur agricole et avec le gouvernement, afin d'élaborer et de mettre en oeuvre des systèmes de gestion des terres intéressants sur les plans économique et écologique.

La première priorité de Canards Illimités dans le contexte de tous ces efforts est de trouver des modes d'utilisation des terres qui améliorent l'habitat de sorte à accroître et à maintenir les populations continentales de sauvagine. Canards Illimités reconnaît toutefois que si l'on veut que des systèmes de production propices à la sauvagine trouvent leur place dans le paysage, il est essentiel qu'ils soient rentables sur le plan économique. Dans ce contexte, Canards Illimités estime que si elle est exécutée correctement, une stratégie canadienne sur les biocarburants pourrait contribuer dans une large mesure à atteindre les objectifs du Plan nord-américain de gestion de la sauvagine en matière de populations.

Canards Illimités est le principal exécutant du Plan nord-américain de gestion de la sauvagine; ce plan établit des objectifs de population pour chaque espèce de sauvagine de l'Amérique du Nord. Les Prairies canadiennes sont souvent désignées comme la fabrique de canards de l'Amérique du Nord, car c'est l'aire de reproduction d'en moyenne 40 p. 100 de la population de canards du continent. Une quantité et une qualité insuffisantes d'habitats de nidification dans les hautes terres sont considérées comme un facteur limitatif clé de la production de sauvagine dans les Prairies canadiennes.

L'habitat de nidification dans les hautes terres se présente sous de nombreuses formes, notamment des graminées vivaces, un habitat faunique géré, des pâturages naturels et des prairies artificielles, des prairies de fauche, des arbres et des zones forestières, des terres de cultures annuelles et des vestiges de zones naturelles.

Depuis sa création, en 1938, Canards Illimités a mis en place des programmes de conservation fondés sur des données scientifiques, afin de répondre aux besoins de la sauvagine nord-américaine tout en respectant les autres utilisateurs des terres. Nous nous appliquons à évaluer et, le cas échéant, à soutenir des initiatives avantageuses sur les plans environnemental, économique et éthique. Les biocarburants sont un exemple récent. Selon les matières premières utilisées et le système de production agricole employé, un système de production d'éthanol élargi pourrait être bénéfique ou dommageable pour l'habitat de la sauvagine et pour l'environnement.

En rendant la production d'éthanol plus « verte », plus intelligente et plus efficace, la production canadienne accrue de biocarburants pourrait avoir un impact direct et indirect sur l'habitat de la sauvagine. Les impacts indirects possibles incluent des risques accrus de contamination des terres humides par l'intensification des systèmes de production, la disparition de terres humides, de terres à graminées vivaces et d'habitats naturels en raison de l'irrigation et du déboisement effectués pour accroître la superficie des terres cultivées et une transformation réduite de terres marginales et de cultures annuelles en couverture végétale permanente.

Le choix de matières premières pour la production de biocarburants pourrait avoir également des impacts directs sur l'habitat. Canards Illimités a cherché les nids sur des milliers d'acres de terres en culture et d'autres habitats pour évaluer leur utilisation par la sauvagine en période de nidification. D'après ces analyses, les types d'utilisation des terres n'ont pas tous la même valeur sur le plan de l'habitat. Les terres de cultures annuelles sont généralement considérées comme l'habitat de nidification le moins productif pour la sauvagine. On a constaté que les cultures céréalières d'hiver, comme celle du blé d'hiver, sont l'exception à cette règle, car elles constituent des habitats à la fois attrayants et productifs pour la sauvagine utilisant les hautes terres comme lieu de nidification. Les terres de graminées vivaces, y compris les prairies naturelles et le foin, constituent un habitat de nidification amélioré pour cette sauvagine. Un avantage supplémentaire des terres de graminées vivaces est l'augmentation corrélative de la survie dans les nids au niveau du paysage.

Parmi les biocarburants, c'est l'éthanol qui a le plus grand potentiel d'améliorer l'habitat de la sauvagine au Canada. Les commentaires qui suivent sont axés sur les impacts potentiels sur l'habitat de la production d'éthanol à base de grain et de cellulose.

Le maïs est le type de grain le plus utilisé dans la production d'éthanol en Amérique du Nord. Comme vous le savez pour la plupart, dans les Prairies canadiennes, la culture du maïs n'est généralement pas une option rentable. Actuellement, le blé de printemps est la principale matière première cultivée localement pour les usines d'éthanol de l'ouest du Canada; en outre, comme nous l'avons déjà mentionné, les terres en culture ensemencées au printemps n'offrent pas un bon habitat de nidification car les semences de printemps coïncident avec le début de la période de nidification de pointe; la plupart des nids sont donc vulnérables à la destruction pendant le travail du sol.

Si la production d'éthanol de grain repose surtout sur les cultures semées au printemps comme le maïs, le blé ou d'autres céréales, l'habitat de la faune restera, dans la meilleure des hypothèses, inchangé. Cependant, si l'on utilisait surtout du blé d'hiver et d'autres céréales d'hiver pour la production d'éthanol dans les Prairies canadiennes, les superficies propices à la nidification accessibles à la sauvagine et à d'autres espèces d'oiseaux nichant dans les hautes terres augmenteraient. Ces commentaires sont fondés sur l'hypothèse qu'un système de production accrue d'éthanol à base de grain n'entraînerait pas la conversion des habitats actuels des terres hautes et des terres humides en terres de cultures annuelles.

La production d'éthanol cellulosique pourrait être favorable à l'habitat de la sauvagine, selon la matière première utilisée. Si la matière première choisie sont les résidus des récoltes annuelles, les avantages ou les inconvénients pour la sauvagine seraient semblables à ceux associés aux systèmes de production d'éthanol à base de grain.

• (1540)

Les matières premières de remplacement en provenance de cultures vivaces ont le potentiel d'améliorer l'habitat. La clé pour la valeur de cet habitat repose sur le système de production, l'utilisation des terres qui seraient modifiées par cette matière première ainsi que la date et la méthode de récolte.

Le panic raide et d'autres graminées vivaces sont les espèces les plus prometteuses pour produire des matières premières pour l'éthanol en créant simultanément un habitat pour la sauvagine, dans les Prairies canadiennes. Les graminées vivaces qui sont récoltées annuellement, tel que prévu dans un système de production

de matières premières pour l'éthanol, sont les plus intéressantes en matière d'habitat pour la sauvagine quand la récolte est faite après la saison de nidification, c'est-à-dire vers le milieu ou la fin de juillet.

La hauteur des chaumes après la fauchaison est également importante, car la croissance de la plupart des espèces de graminées n'a pas encore démarré à la fin d'avril ou au début mai, lorsque la sauvagine installe ses nids; par conséquent, la couverture résiduelle de la récolte précédente est l'aire de nidification.

Les systèmes de production, qui incluent le brûlage pendant la saison de nidification, seraient, naturellement, nuisibles pour la sauvagine et pour d'autres espèces d'oiseaux qui nichent dans les Prairies.

Dans des paysages où l'agriculture et l'exploitation forestière se côtoient, il est possible d'utiliser la fibre ligneuse comme matière première. Canards Illimités collabore avec de nombreux membres de l'industrie forestière afin d'élaborer des pratiques de gestion exemplaire pour atténuer le plus possible les impacts de la récolte sur l'habitat de la sauvagine. Nous croyons que si les matières premières venaient de résidus de scierie, l'impact sur l'habitat de la sauvagine serait minime, car il n'y aurait pas de superficie de cultures supplémentaires.

Lorsque des terrains forestiers existants supplémentaires ont fait l'objet d'une récolte ou que de nouveaux boisés ont été établis pour fournir des matières premières, l'habitat de la sauvagine pourrait être important. Le type d'impact est actuellement inconnu; Canards Illimités entreprend par conséquent des études pour déterminer la relation entre les impacts sur l'habitat et les populations de sauvagine dans des zones comme la forêt boréale méridionale.

Canards Illimités pense que si elle est correctement mise en oeuvre, une stratégie canadienne sur les biocarburants pourrait véritablement apporter des avantages multifonctionnels. Ces avantages pourraient inclure le développement économique dans les régions rurales des Prairies canadiennes, une réduction des gaz à effet de serre associés à la production et à la consommation de carburant, une augmentation et une extension des réserves énergétiques canadiennes et l'amélioration de l'habitat faunique. Si le choix de la matière première n'est pas uniquement fondé sur sa capacité de produire de l'amidon, le gouvernement et l'industrie peuvent mettre en oeuvre une stratégie sur les biocarburants qui apporterait ces avantages.

Canards Illimités recommande respectueusement au gouvernement de prendre des mesures pour maximiser ces avantages environnementaux si une amélioration globale de l'environnement est un de ses objectifs dans le contexte du soutien qu'il apporte pour le développement d'une industrie des biocarburants.

Voici quelques initiatives spécifiques susceptibles de générer des avantages multifonctionnels.

La première serait de mettre en place des mesures incitatives préférentielles pour les entreprises qui choisissent une matière première générant des avantages environnementaux supplémentaires. Nous pensons qu'il existe des données scientifiques fiables indiquant la valeur pour l'habitat de la production d'éthanol à partir de céréales d'hiver et de plantes fourragères vivaces.

La deuxième est l'élaboration d'un plan scientifique faisant intervenir les pouvoirs publics, l'industrie et le milieu universitaire, pour étudier les valeurs associées à l'expansion de l'industrie de l'éthanol au Canada. Canards Illimités serait heureux de participer à cet effort et de jouer un rôle prépondérant dans des domaines dans lesquels il a acquis des compétences spécialisées.

En outre, nous recommandons que le gouvernement examine de plus près l'impact de la production à partir de différentes matières premières sur le bilan des gaz à effet de serre et le bilan énergétique, et les impacts sur la quantité d'eau et sa qualité.

Outre son personnel professionnel, Canards Illimités a près de 1 000 volontaires déterminés à accomplir sa mission, avec le soutien de plus de 176 000 Canadiens et Canadiennes. L'établissement d'une alliance entre le gouvernement, l'industrie des biocarburants et Canards Illimités pourrait rendre cette industrie plus « verte », plus intelligente et plus efficace. Nous nous réjouissons d'exploiter ces créneaux pour que ça devienne une réalité.

Canards Illimités Canada vous remercie de cette occasion d'exposer ses idées et est prêt à répondre à vos questions.

Merci.

• (1545)

Le président: Merci, monsieur Thoroughgood.

Vous vous en êtes très bien tiré, et votre exposé n'a duré que six minutes.

Monsieur Legault, vous avez la parole.

[Français]

M. Benoit Legault (directeur général, Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec): Monsieur le président, messieurs les députés, bonjour. Merci de nous avoir invités à cette table.

La Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec a un intérêt marqué pour le projet de loi C-33 modifiant la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Il est clair que cette modification législative nécessaire à la politique sur les biocarburants aura un impact considérable sur la compétitivité du secteur des grains du Canada et du Québec.

La fédération a évité jusqu'à maintenant de prendre part au débat sur les enjeux énergétiques et environnementaux associés à l'industrie des biocarburants. Cependant, elle demeure convaincue que ce débat doit demeurer objectif et s'appuyer exclusivement sur la science. Jusqu'à maintenant, nous remarquons que les citoyens du Canada, et peut-être plus particulièrement ceux du Québec, ont été très mal informés par les médias sur ces enjeux.

Notre organisation est ici aujourd'hui afin de souligner un aspect qu'elle juge important et qui semble mis de côté lors de l'évaluation de la politique sur les biocarburants et des mesures législatives structurantes afférentes à cette politique. Cet aspect concerne les répercussions négatives pour le secteur des grains de ne pas avoir une telle politique ou les mesures nécessaires à son succès. Plus généralement, notre organisation croit que le développement de la transformation des denrées en produits industriels est essentiel à la survie des entreprises productrices de grains du Canada et du Québec.

Dans un premier temps, il est important de rappeler que l'agriculture canadienne, comme celle du Québec, évolue dans un marché nord-américain avant tout. Les secteurs des grains du Canada et du Québec, qui représentent respectivement 70 et 5 millions de tonnes, sont soumis à la réalité et à la dynamique d'un plus grand ensemble situé aux États-Unis, et ce, tout près de notre frontière.

[Traduction]

Le président: Monsieur Legault, puis-je vous demander de parler un peu plus lentement pour permettre à nos interprètes de vous suivre?

[Français]

M. Benoit Legault: Je suis désolé.

Cet immense ensemble de 450 millions de tonnes de grains compte pour tout près de 20 p. 100 de la production mondiale. Notre expérience des 33 dernières années, qui s'est vécue et se vit au rythme d'une série de *farm bills* et dont on sent le souffle sur notre nuque jour après jour, nous confirme qu'il est difficile, sinon impossible, de maintenir notre compétitivité si les mêmes occasions ne nous sont pas offertes. Cela est vrai autant pour le développement des marchés, le soutien à la recherche et à l'expertise que pour la protection des revenus.

Dans une économie mondiale assoiffée d'hydrocarbures pour des fins énergétiques, mais aussi pour des fins de production de produits industriels, les grains représentent une alternative fort intéressante afin de s'approvisionner en hydrates de carbone et lipides utilisables ou transformables en divers produits industriels, dont les carburants.

Cette réalité permet aujourd'hui d'établir un plancher pour la valeur de cette matière première naturelle et renouvelable. Les producteurs de grains du Canada et du Québec ne pourront certainement pas demeurer concurrentiels si ce genre de protection ne leur est pas offert. Cette protection et ce soutien à l'industrie seront d'autant plus performants si les producteurs ont la chance de participer aux revenus que génère cette industrie. Cette participation à la valeur ajoutée permet ainsi de stabiliser les revenus.

La fédération juge que le débat autour de l'utilisation prioritaire des denrées agricoles pour des fins alimentaires est un faux débat. L'économie étant ce qu'elle est, le principal problème en ce qui a trait à l'utilisation des denrées pour des fins industrielles est tout simplement que les hydrates de carbone et les lipides émanant des grains ne sont pas payés à leur juste valeur.

Nous assisterons tout simplement à une concurrence entre la fabrication de biens essentiels et celle de biens moins essentiels. Dans ce dernier cas, la trop faible valeur de cette source d'hydrates de carbone et de lipides la rend attrayante pour la transformation en produits industriels ou énergétiques. Cela n'est pas seulement vrai pour ce qui est de la ressource grains, mais ça l'est aussi pour les ressources utilisées dans la fabrication de grains, tels que les minéraux, l'énergie, les terres agricoles, l'eau, les ressources financières et, bien entendu, les ressources humaines en matière de recherche, d'expertise et d'entrepreneuriat.

Nous croyons que l'humanité devra, à un moment donné, choisir et établir ses priorités. Cette problématique devient de plus en plus évidente compte tenu de la croissance des économies des pays en développement. Nous tenons à vous rappeler que les stocks mondiaux de céréales ont fondu comme neige au soleil depuis les 10 dernières années, passant de 600 millions à 300 millions de tonnes, et ce, bien avant les derniers développements de l'industrie des biocarburants aux États-Unis.

La fédération croit que les familles agricoles du Canada et du Québec n'ont pas à faire les frais de l'entêtement des multinationales et des populations urbaines à valoriser si peu les protéines et calories végétales pour l'alimentation, éléments qui sont en quantité limitée aujourd'hui.

Bien que la filière cellulosique puisse paraître plus acceptable aux yeux de plusieurs intervenants, nous faisons face aux mêmes enjeux que ceux expliqués précédemment, la concurrence entre les ressources n'étant plus au niveau de l'utilisation des grains mais plutôt de l'utilisation d'un espace agricole de plus en plus limité. L'espace agricole demeurera toujours le plus productif, car ce sont les terres les plus productives qui ont été défrichées pour des fins alimentaires.

L'existence de cette bioéconomie qui se nourrit de denrées agricoles ou d'espaces agricoles est une étape nécessaire et incontournable. Nous croyons que de ne pas y participer amenuisera grandement la compétitivité de l'industrie des grains et de l'agriculture canadienne. Cet enjeu doit absolument être ajouté aux enjeux environnementaux et énergétiques. La fédération a été souvent questionnée à ce comité à propos des raisons que devrait justifier le Canada de soutenir son agriculture, alors qu'une telle pratique semble, aux yeux de certains, profiter à d'autres pays.

Notre réponse demeure la même. Ce soutien, qui passe par des subventions directes ou des politiques structurelles comme celle sur les biocarburants, nous renvoie à une réalité toute simple. Les grains, hydrates de carbones, lipides, protéines et calories végétales qui sont produits et consommés ici ou exportés ont un effet bénéfique sur la communauté agricole et la société canadienne en général, mais aussi sur toutes les sociétés du monde.

Que ce soit les 70 millions de tonnes de grains produites par le Canada, les cinq millions de tonnes de grains produites au Québec ou les centaines de millions de tonnes produites dans diverses régions du Québec éloignées des grands centres urbains, cette production de grains fait la différence partout dans le monde. Nous sommes peut-être naïfs par rapport au fonctionnement du monde et des relations qui existent entre les peuples, mais à notre niveau de compréhension, dans le contexte de ressources de plus en plus limitées, le soutien gouvernemental au secteur des grains est probablement le plus bel investissement humanitaire qu'ait pu faire le Canada au cours de toutes ces dernières années. Cela résume assez bien la vision des gens qui vivent de la terre depuis des générations.

À ce sujet, nous ne pouvons passer sous silence que la politique agricole proposée au secteur des grains, qui passe presque uniquement par le développement de la demande industrielle et une participation à la valeur ajoutée, ne pourra jamais réussir s'il n'y a pas une protection suffisante à la base de la chaîne. C'est pourquoi la Coalition des producteurs de grains Québec-Ontario, dont nous faisons partie, demande depuis près de 18 mois de mettre en place des outils et du soutien flexibles qui répondront aux particularités des différentes chaînes de production agroalimentaire ou agro-industrielle du Canada.

Ce nouvel outil se base sur une approche baptisée AgriFlex, qui a pour objectif de s'intégrer parfaitement à la série de programmes fédéraux de soutien au revenu proposés par le gouvernement conservateur dans le cadre de sa politique Cultivons l'avenir. AgriFlex veut encourager les provinces et les producteurs à créer des programmes compagnons qui répondraient aux carences régionales observées en matière de protection telles que celle touchant les baisses cycliques des revenus agricoles qu'on observe dans le secteur des grains.

• (1550)

Les fermes familiales n'en deviendraient que plus viables aux yeux de la relève, car elles pourraient s'appuyer sur une planification financière à long terme. Essentiellement, AgriFlex proviendrait d'une enveloppe budgétaire fédérale mise à la disposition des gouverne-

ments provinciaux afin de financer des programmes régionaux tels que les programmes de soutien au revenu agricole, incluant l'ASRA du Québec et le RMP de l'Ontario, qui se destinent tous deux au secteur des grains. AgriFlex offrirait la flexibilité nécessaire afin de permettre que ces fonds fédéraux servent au financement d'une forme de partenariat avec de tels programmes régionaux de soutien du revenu ou avec d'autres programmes régionaux axés sur le développement des marchés ou la recherche.

Après cinq années de prix désastreusement bas, le prix des grains s'est redressé récemment mais demeure extrêmement volatile et sujet à une chute à tout moment. Les familles agricoles souhaiteraient moins de volatilité et plus de prévisibilité. Considérant que le marché ne peut y répondre seul, nous souhaitons que ce partenariat avec le gouvernement prenne forme afin de bâtir cette prévisibilité et de protéger la viabilité des fermes familiales.

En conclusion, la Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec est convaincue que l'industrie des grains du Canada n'a pas d'autre choix que d'obtenir les mêmes opportunités que l'immense industrie qui se trouve collée au sud de notre frontière; que l'utilisation des grains pour des fins énergétiques et industrielles et, conséquemment, la politique sur les biocarburants font partie d'un processus évolutif nécessaire; et que pour y arriver, il faille établir des mesures réglementaires structurantes comme celles prévues au projet de loi C-33.

Finalement, le succès de cette politique sur les biocarburants et le développement des produits industriels au Canada passe inévitablement par un soutien adéquat du secteur des grains, qui est à la base des chaînes de valeur.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Thomson, vous avez la parole.

M. Ian Thomson (président, Canadian Bioenergy Corporation): Merci beaucoup. Bonjour, mesdames et messieurs. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour faire des commentaires sur le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

• (1555)

[Français]

Merci de me donner l'occasion de vous décrire pourquoi nous croyons que ce projet de loi et les biocarburants ont besoin de votre appui.

[Traduction]

Je représente la Canadian Bioenergy Corporation, une entreprise ayant son siège à Vancouver, qui distribue actuellement du biodiésel dans tout le pays et a un projet avancé d'implantation d'une grosse usine de biodiésel à proximité d'Edmonton, en Alberta. Je suis également président de l'Alberta biodiésel Association, qui représente la chaîne des valeurs complète des intérêts dans le biodiésel en Alberta, dont les membres ont la possibilité de produire un pourcentage important du biodiésel canadien à partir des matières premières actuellement disponibles et des matières premières non alimentaires sur lesquelles nous faisons des recherches dans l'espoir de les utiliser dès qu'elles seront rentables.

Mes commentaires sont le fruit de cinq années d'expérience de travail avec les dirigeants de l'industrie du biodiésel au Canada, depuis l'époque où ce biocarburant intelligent était totalement inconnu jusqu'à la période actuelle, où le biodiésel est un nom familier et est utilisé dans de vastes flottilles de véhicules, à travers le pays. Le biodiésel a acquis ce statut parce qu'il est efficace, parce que ses avantages sont immédiats et démontrés par des données scientifiques fiables et vérifiables, et parce que les agriculteurs, l'économie et l'environnement tirent des avantages de son utilisation.

Dans mon exposé, j'aimerais que trois points soient bien clairs.

Le premier est que le projet de loi C-33 est la façon la plus directe pour le gouvernement d'appuyer l'évolution la plus positive dans l'agriculture canadienne depuis une trentaine d'années. Ce projet de loi mettra sur pied une nouvelle industrie qui améliorera notre environnement, apportera une stabilité de marché au secteur agricole, qui est traditionnellement en difficulté, et encouragera la recherche-développement pour la découverte de biocarburants encore plus perfectionnés.

Le deuxième est que le moment choisi est essentiel. Les marchés financiers attendent d'avoir la certitude qu'une politique sera mise en place pour intervenir. Ils prendront le risque mais ne seront pas téméraires.

Le troisième et le dernier point, c'est que le biodiésel produit au Canada est un excellent carburant en termes d'opérabilité. Il sera efficace dans l'éventail complet des conditions qui prévalent au Canada et en termes de durabilité. Il présente un avantage clair pour l'environnement sur lequel je donnerai des explications plus précises.

En ce qui concerne le biodiésel fabriqué au Canada, le projet de loi C-33 appuiera un biocarburant intelligent et avancé qui réduira les gaz à effet de serre de plus de 75 p. 100 par rapport à ceux émis par le carburant diesel; il améliorera en outre l'air urbain pollué, réduisant ainsi l'incidence des maladies respiratoires dans nos grandes villes. Il est renouvelable. Son utilisation prolongera les réserves disponibles de pétrole à des fins à valeur ajoutée ultérieures. Il créera un nouveau marché. Son utilisation aidera à aplanir les fluctuations du marché qui ont maintenu les producteurs agricoles captifs pendant des décennies. En outre, il ajoutera de la valeur au secteur agricole. Si nous avons une industrie canadienne du biodiésel, nous ne nous bornerons pas à cultiver et exporter des grains.

Notre société est axée sur les moteurs diesel. Le biodiésel est le seul biocarburant actuellement disponible et approuvé pour les moteurs diesel qui nous permettent de nous déplacer et de transporter les produits que nous consommons. Nous côtoyons les échappements des moteurs diesel quotidiennement: dans les transports publics et les autobus scolaires, dans les rues des villes, dans les trains, dans les ports et, de plus en plus, dans les automobiles. Le biodiésel est un excellent outil dans le contexte du changement climatique, mais c'est en outre un outil local d'excellente qualité.

Les producteurs agricoles sont de fervents partisans du biodiésel. Les membres du Canola Growers Advisory Council, qui aide notre entreprise, m'ont signalé que les producteurs de canola savent que les prix élevés ne dureront pas; par conséquent, lorsque les prix baisseront, les producteurs auront un nouveau marché sur lequel se rabattre, celui du biodiésel. C'est important dans le contexte des milliards de dollars qui sont versés annuellement, par le gouvernement fédéral et par les gouvernements provinciaux, pour aider l'agriculture canadienne. Aux États-Unis, l'USDA a calculé que les mesures incitatives fédérales concernant l'industrie des biocarburants

permettent de réaliser des milliards de dollars d'économie sur les programmes traditionnels de soutien des prix.

Les programmes qui soutiennent la propriété directe dans la fabrication de biocarburants, comme l'Initiative pour un investissement écoagricole dans les biocarburants, appelée également IIEB, veilleront à ce que les agriculteurs canadiens soient les propriétaires de l'industrie. Notre société a été très claire à ce sujet: les producteurs doivent tirer des avantages de cette industrie; nous l'avons d'ailleurs structurée de sorte que ce soit le cas.

Des initiatives sont essentielles dès maintenant pour assurer la demande sur le marché. Le Canada sera en bonne compagnie quand il prendra des mesures pour assurer le contenu renouvelable de ses réserves de carburant. Les pays de l'OCDE, et en particulier les États membres de l'Union européenne, ont adopté depuis des années des politiques claires sur les biocarburants et continuent de les étoffer. Le Canada arrive en retard mais rattrape rapidement le temps perdu. La question de temps est capitale. Cette industrie ne pourra survivre que si elle a une capacité de production bien établie de sorte à être compétitive à l'échelle internationale.

Le capital privé nécessaire pour construire les usines de production de biocarburants exige, de la part des autorités fédérales et provinciales, un engagement clair et durable envers cette industrie. Sans la demande sur le marché garantie par les dispositions concernant le niveau de mélange de la norme pour les carburants renouvelables, les usines de production de biocarburants et l'infrastructure de soutien ne seront pas construites au Canada. Un retard dans l'adoption de ce projet de loi pourrait faire manquer l'occasion en or que représentent les biocarburants, surtout pour les agriculteurs canadiens qui sont prêts à participer à cette industrie nouvelle et importante.

● (1600)

Deux décisions doivent être prises pour s'assurer qu'il y a une demande suffisante pour établir cette industrie naissante. La première est une décision que vous pouvez prendre immédiatement: adopter le projet de loi C-33 sans tarder. L'absence de règlements précis permettant de déterminer comment la teneur en carburant renouvelable sera atteinte ne doit pas retarder l'adoption de ce projet de loi essentiel.

Dans quelques mois, nous aurons besoin de la deuxième décision que vous et vos collègues pouvez prendre, à savoir, choisir la même échéance pour le biodiésel que pour l'éthanol, soit le 1^{er} janvier 2010. Qu'est-ce que j'entends par là? L'échéancier initial établi vers la fin de l'été 2006 en ce qui concerne la norme pour les carburants renouvelables a repoussé la mise en oeuvre du biodiésel à une date aussi tardive que 2012. Il est essentiel pour notre industrie que la date de mise en oeuvre soit le 1^{er} janvier 2010. Le report d'un mandat pour le biodiésel à une date éloignée de près de quatre ans ferait avorter ou retarderait considérablement la construction de nouvelles usines; ce serait un retard totalement inutile et indéfendable, que ce soit en invoquant des motifs d'ordre technique ou d'ordre stratégique.

Au cours des prochains mois, nous comptons remplir l'exigence la plus importante pour une échéance fixée à 2010 pour fixer une norme pour les carburants renouvelables, à savoir un test pilote pour confirmer la fonctionnalité totale du biodiésel par froid extrême. Après des années et des millions de kilomètres d'essais sur route au Canada, en Europe et aux États-Unis, le biodiésel, lorsqu'il est produit et manutentionné conformément à des spécifications et à des directives strictes en matière de qualité, a démontré son efficacité et sa sûreté; par conséquent, nous pouvons appuyer avec confiance l'adoption du biodiésel sur le marché canadien des carburants.

Il n'y a aucune raison de retarder l'échéance de deux ans. La Colombie-Britannique, où je réside, aura un mandat d'une teneur de 5 p. 100 de carburant renouvelable dans le diesel d'ici à 2010. Si elle n'arrive pas à imposer un mélange avec cette teneur, le gouvernement fédéral pourra à coup sûr mettre en oeuvre un mandat de 2 p. 100 de carburant renouvelable dans les carburants diesel d'ici 2010. Des échappatoires comme le report du crédit renouvelable, des mesures de désengagement ou des retards d'adoption de cette norme n'auront que des incidences négatives sur l'établissement d'une industrie de production de carburants renouvelables au Canada. Un accès durable crédible au marché pour les carburants renouvelables doit être observé par le régime réglementaire qui sera adopté en vertu du projet de loi C-33.

Le biodiésel canadien est un carburant intelligent durable. Le biodiésel à base de canola canadien constitue en soi une stratégie de réduction immédiate du carbone. Le biodiésel de canola est le biodiésel d'efficacité supérieure par temps froid exigé par les conditions climatiques canadiennes; en outre, la production de canola est excédentaire, ou du moins abondante, dans un cycle de vie complet; elle est faite de façon durable sur des terres arables existantes non irriguées des Prairies canadiennes, et dans des proportions moindres, en Ontario et au Québec.

Je voudrais réfuter les arguments selon lesquels les biocarburants peuvent causer une dégradation de l'environnement et les méthodes de culture de la matière première nécessaire pour le processus de production des biocarburants libèrent davantage de carbone qu'elles n'en déplacent par leur utilisation comme carburant de transport. La matière première que l'on compte surtout utiliser pour la fabrication de biodiésel au Canada, à savoir le canola, a démontré qu'elle présentait des avantages considérables sur le plan environnemental. Son utilisation entraîne des réductions de gaz à effet de serre de plus de 75 p. 100. Elle produit trois unités d'énergie par unité de carburant fossile utilisé pour la produire et les superficies supplémentaires qui seront mises en culture pour sa production seront minimes. Les écosystèmes à forte biodiversité et les terres qui constituent des puits de carbone reconnus ne seront pas endommagés par les cultures.

Le biodiésel canadien ne causera pas non plus de pénurie alimentaire ou ne fera pas monter le prix des produits alimentaires. Le Canada cultive des quantités plus que suffisantes de canola pour accomplir le mandat fédéral sur les carburants renouvelables établis par le projet de loi C-33. En outre, la Canadian Renderers' Association a signalé que des gras produits au Canada et des graisses recyclées sont également disponibles en quantités substantielles pour la production de biodiésel au Canada.

En se basant sur une proportion de 70 p. 100 de canola et de 30 p. 100 de graisses et d'huiles dans les matières premières utilisées pour la production de biodiésel au Canada, l'exigence annoncée récemment par le gouvernement fédéral, à savoir que 2 p. 100 du volume des carburants diesel utilisés au Canada soit du carburant renouvelable, nécessitera environ 900 000 tonnes de graines de canola. C'est à peu près l'équivalent du report des graines de canola,

c'est-à-dire du pourcentage de la récolte invendu à la fin de l'année, qui est nettement inférieur à ce qui est prévu pour les prochaines années et aux reports enregistrés au cours des trois dernières années.

Compte tenu des mesures législatives et réglementaires adoptées par les États-Unis et par l'Europe, un facteur important du processus réglementaire engendré par le projet de loi C-33 consistera à s'assurer que les biocarburants adoptés par le marché canadien n'entraîneront pas le recours à des pratiques de production et d'utilisation des biocarburants non durables ou dommageables. L'industrie mondiale des biocarburants est fondée sur la prémisse et la promesse d'un approvisionnement en carburant plus écologique. Nos règlements sur les biocarburants doivent être établis de sorte que les biocarburants qui servent à respecter la norme pour les carburants renouvelables ne contribuent pas à une augmentation des gaz à effet de serre ou des polluants atmosphériques. Nous devons protéger la biodiversité, les terres humides fragiles et les espèces menacées d'extinction. Le biodiésel produit au Canada répondra aux normes internationales de durabilité les plus strictes en matière de biocarburants; nous devons en outre faire le nécessaire pour que tous les biocarburants importés soient certifiés conformes à la norme environnementale canadienne.

• (1605)

Nous encourageons le comité à appuyer ce projet de loi.

[Français]

Je vous remercie de m'avoir offert l'occasion de comparaître aujourd'hui devant ce comité. Je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Thomson.

Monsieur Chornet, soyez le bienvenu au comité. Je voudrais d'abord vous demander si vous préférez entendre les interventions en direct ou si vous préférez l'interprétation française ou anglaise.

M. Esteban Chornet (professeur, Département de génie chimique, Université de Sherbrooke): À vrai dire, je préférerais la version espagnole.

Le président: *No posibilidad, lo siento.*

[Français]

M. Esteban Chornet: Toutefois, je peux fonctionner dans les deux langues officielles du pays.

[Traduction]

Si c'est approprié, je préférerais continuer en anglais.

Le président: Ça ne pose pas de problème.

Vous avez la parole. Nous apprécierions que vos commentaires préliminaires ne dépassent pas 10 minutes.

M. Esteban Chornet: D'accord.

On m'a demandé d'exposer mon point de vue devant le comité. Je ne suis pas habitué à des audiences de cette nature. Je suis un scientifique. Je suis professeur d'université et on m'a confié la chaire de l'éthanol cellulosique et des biocarburants de la deuxième génération. J'ai en outre de nombreuses activités extérieures, avec des entreprises que j'ai aidées à se restructurer et à fonctionner dans le secteur des biocarburants et de la bioénergie.

Étant donné que la personne qui a pris la parole avant moi a vanté avec éloquence les mérites du biodiésel, je laisserai tomber les commentaires que je voulais faire sur le biodiésel pour faire surtout des observations sur l'éthanol cellulosique, qui seront précédées de quelques commentaires sur l'éthanol produit à partir de céréales.

J'estime qu'il est important de savoir qu'il existe un large consensus au Canada, au palier fédéral et au palier provincial, sur la nécessité d'établir des objectifs imposés. Dans le cas de l'éthanol, il s'agit d'une teneur de 5 p. 100 en éthanol dans l'essence pour 2010. Certaines provinces, comme le Québec, préconisent 2012. La question fait l'objet de légères divergences d'opinions entre les provinces et le gouvernement fédéral, mais je pense que l'on veut atteindre ce 5 p. 100 le plus vite possible. Dans le cas de l'éthanol, ça représente un marché de 2 milliards de litres par an au Canada, dont 767 millions de litres sont actuellement produits à partir de céréales. Une capacité de production d'éthanol de grain de 680 millions de litres sera ajoutée en 2008 et 2009.

Au Québec, il y a l'Ethanol GreenField, une usine de Varennes qui produit un peu plus de 120 millions de litres par an. Cependant, dans cette province, l'éthanol de grain fait l'objet de nombreuses critiques. Les détracteurs estiment que la production d'éthanol à base de grain devrait être soumise à un plafond, parmi ces deux milliards de litres par an, et que la prochaine génération d'éthanol devrait être produite à partir de résidus cellulosiques. Il semblerait que ce soit non seulement un choix canadien, mais aussi le choix des États-Unis et du Brésil, où l'on utilisera de plus en plus de gaz pour la production de l'éthanol de deuxième génération.

Quelle est la raison d'être de cet éthanol de deuxième génération? Elle est liée au fait que l'extension de l'utilisation du grain pour produire les glucides nécessaires à la fabrication d'éthanol est soumise à certaines contraintes. Nous pensons qu'il serait plus avantageux que les entreprises qui produisent de l'éthanol à base de grain se mettent progressivement à produire de l'éthanol cellulosique pour respecter les conditions imposées par le gouvernement fédéral et par les gouvernements provinciaux.

L'éthanol cellulosique est important. Il est surtout produit à partir des résidus forestiers, de résidus agricoles comme les tiges de maïs et des résidus urbains, à savoir les résidus des déchets municipaux solides qui ne peuvent pas être recyclés. Même en procédant à un tri approprié, on ne peut pas tout recycler.

Bien que nous considérons l'éthanol cellulosique comme un secteur ou un sous-secteur de l'industrie de production d'éthanol, nous pensons que ces trois types de matières premières seront présentes dans la production d'éthanol. Vous aimeriez peut-être savoir quelles sont les technologies utilisées, si elles sont déjà au point, ou presque. L'éthanol cellulosique peut être produit de deux façons. On peut adopter la technique de la production de sucre et de la fermentation, semblable à celle de la production d'éthanol de grain, ou on peut utiliser tout le carbone par gazéification de la matière première, qui produit un gaz uniforme. Ce gaz peut être transformé par synthèse catalytique en éthanol. On peut également le transformer en diesel, si l'on veut.

Les deux procédés de production sont appropriés et font l'objet d'études. La technique de la gazéification est une technique qui a fait ses preuves, car en Afrique du Sud, on produit depuis plus d'une génération de l'éthanol et des hydrocarbures en utilisant du charbon comme matière première et en ayant recours à la technologie de la gazéification pour transformer ce charbon en un gaz naturel de synthèse uniforme.

• (1610)

En fait, et je pense que le système fédéral doit le comprendre, les options pour la production d'éthanol sont le grain et la cellulose. En ce qui concerne l'éthanol cellulosique, les systèmes les plus avancés sont ceux qui font appel à la gazéification et qui peuvent déjà être

mis en oeuvre, si je ne me trompe. En tout cas, certaines entreprises américaines et canadiennes vont dans cette direction.

Je suis donc très optimiste en ce qui concerne les prochaines années, car je pense que nous serons capables — pas nécessairement pour 2010, mais certainement pour 2012 — de produire les quantités nécessaires pour respecter cette norme imposée de 5 p. 100 à un coût qui devient raisonnable. Le coût visé en ce qui concerne l'éthanol cellulosique produit par gazéification est très semblable au coût actuel de l'éthanol produit à base de grain. L'éthanol cellulosique produit par hydrolyse et par fermentation est peut-être un peu plus coûteux car on utilise des matières premières plus onéreuses que pour la production d'éthanol de grain.

Par conséquent, nous nous y appliquons. Je vois le marché, et pas seulement le marché technologique, mais aussi le marché financier. Je pense que les projets de loi que le gouvernement fédéral est prêt à adopter seront essentiels, qu'ils seront intéressants et qu'ils seront appropriés pour que le Canada fasse un pas en avant dans la course internationale au biocarburant; je pense que nous sommes très bien positionnés pour être aux commandes.

[Français]

Je ne sais pas si vous avez des questions à poser. C'est la fin de mon allocution. J'ai peut-être pris moins de temps que prévu ou que vous ne l'auriez voulu, alors je reste à votre disposition pour répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: [Le président fait des commentaires en espagnol.]

Nous permettrons aux membres de poser des questions. Nous ferons des tours de table de cinq minutes. Nous essaierons d'accepter le plus grand nombre possible de questions d'ici à 17 heures.

Monsieur Steckle, pourriez-vous commencer?

M. Paul Steckle (Huron—Bruce, Lib.): Cet après-midi, nous avons entendu plusieurs commentaires sur la compétitivité, sur l'importation et sur la découverte de matières premières, que ce soit dans le secteur de la création d'éthanol ou dans celui du biodiésel. Nous savons qu'il existe actuellement de nombreux produits, mais sans l'intervention gouvernementale dans l'un comme dans l'autre de ces deux secteurs, nous ne pourrions pas continuer. Les Américains non plus, d'ailleurs. Je me demande à quel niveau le prix des grains permettra aux gouvernements de continuer de soutenir ces secteurs.

Nous examinons les possibilités de rendement. Nous savons que l'objectif que nous poursuivons est un environnement plus beau, meilleur et plus vert. C'est l'objectif final. Je pense que nous voudrions tous qu'on se lance aussi rapidement que possible dans les industries cellulosiques, qui nous dispenseraient d'utiliser comme matière première des produits à base de protéines.

Je lisais toutefois ce matin un document sur le modèle du carburant E-85. En utilisant ce modèle, si nous devons aller jusque-là à un certain moment, si j'ai bien compris, il est possible que nous parcourions une distance 30 p. 100 plus courte avec le volume équivalent de carburant ayant une base de E-85. Le même type de raisonnement est-il valable également pour le système avec des teneurs de 5 p. 100 ou de 10 p. 100? Ou est-ce complètement faux? Ça a éveillé un doute dans mon esprit pendant que je lisais cet article ce matin. En d'autres termes, on parcourt une distance 30 p. 100 moindre avec un plein de carburant E-85 qu'avec un plein d'essence.

• (1615)

Le président: Qui répond à cette question le premier?

Monsieur Steckle, posez-vous cette question à un témoin en particulier?

M. Paul Steckle: Nous pourrions peut-être écouter la réponse de M. Thomson. J'aimerais ensuite poser une question au professeur.

Le président: Pourquoi ne donnerions-nous pas d'abord la parole à M. Thomson, puis à M. Chornet?

M. Ian Thomson: Je n'ai pas une connaissance approfondie de l'éthanol. Ce que je sais, c'est qu'il a une densité énergétique moins élevée qui entraîne une perte de réduction de consommation de carburant. Je pense donc qu'en ce qui concerne les mélanges à faible teneur, il suffit d'examiner les propriétés chimiques spécifiques. Le biodiésel, sous sa forme pure, a une densité énergétique moins élevée que l'essence, mais il a d'autres propriétés qui compensent largement cette différence. Par conséquent, en ce qui concerne les mélanges à faible teneur que nous envisageons d'adopter comme norme pour les carburants renouvelables, il n'y a aucune différence dans la réduction de consommation de carburant.

Le président: Monsieur Chornet.

M. Esteban Chornet: L'éthanol a une densité plus faible que l'essence. De tous les carburants connus, ce sont les hydrocarbures qui ont la densité la plus élevée.

Je ne recommanderais pas d'adopter immédiatement le carburant E-85. Je pense que la principale raison pour laquelle on propose les 5 p. 100 et, en fin de compte, les 10 p. 100 d'éthanol dans l'essence, c'est qu'on veut en tirer quelques avantages environnementaux. Avec un plein d'éthanol, on parcourt effectivement une distance moins longue qu'avec un plein d'essence. Par conséquent, je pense qu'une tendance accrue à adopter une teneur de 5 p. 100, puis de 10 p. 100, me semble plus réaliste, car elle est fondée sur l'industrie actuelle des hydrocarbures, qui sert très bien le pays depuis plus d'un siècle. Il suffit d'apporter des changements progressifs. Par ailleurs, l'éthanol cellulosique sera peut-être transformé en biohydrocarbures comme carburant de troisième génération et, par conséquent, d'ici une dizaine ou une vingtaine d'années, tout sera produit avec le même type de matière première.

Il faut, à mon avis, adopter progressivement et prudemment les niveaux de 5 p. 100 et 10 p. 100.

Le président: M. Legault voulait également faire un commentaire.

Stéphane, s'il vous plaît.

[Français]

M. Stéphane Bisailon (deuxième vice-président, Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec): On prétend que le prix de l'éthanol sera le même que celui du carburant et qu'il a 30 p. 100 moins d'efficacité, mais il reste à voir combien coûtera le E85 pour le même kilométrage. Peut-être que pour des questions d'économie, on roulera moins, mais si on met moins d'argent dans le réservoir, ce sera mieux pour l'environnement. Ce qu'il faut connaître avant tout, c'est le prix du E85.

[Traduction]

Le président: Il vous reste environ 10 secondes.

M. Paul Steckle: Si le panic raide devait être un jour utilisé dans la production d'éthanol cellulosique, ne serait-il pas récolté pendant une période où Canards Illimités estime que les canards seraient plus exposés à cause de la nidification, de l'éclosion des oeufs; en outre, si...

M. Paul Thoroughgood: Je pense, après avoir discuté avec les représentants d'Iogen, que la récolte a lieu après la période de

nidification, c'est-à-dire en septembre ou en octobre, alors que les canards ont fini de nicher dans l'herbe.

Le président: Merci. Le temps qui vous était accordé est écoulé.

Monsieur Bellavance, cinq minutes.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Je vous remercie de vos témoignages, messieurs Legault et Bisailon. Je vous remercie également d'être présents.

Au cours de vos témoignages, vous avez soulevé des questions concernant les États-Unis. J'y reviendrai si le temps me le permet, mais tout d'abord, je veux vous poser quelques questions sur l'usine d'éthanol de Varennes. Les producteurs sont partenaires, elle est en fonction. J'aimerais que vous me donniez certains détails, si vous les connaissez, évidemment.

D'abord, comment ça va actuellement? L'usine est-elle en pleine opération? Les producteurs agricoles bénéficient-ils de ces installations depuis l'ouverture de l'usine? Depuis que l'usine est ouverte, est-ce profitable financièrement pour les producteurs? Cela a-t-il changé la production? Est-ce que cela n'a été profitable que pour un certain secteur? J'aimerais avoir des détails sur la façon dont les choses se passent dans cette usine, qui est la seule usine d'éthanol au Québec.

• (1620)

M. Benoit Legault: Je répondrai de façon générale dans un premier temps et je laisserai à M. Bisailon, qui connaît bien l'aspect financier et les retombées financières, compléter ma réponse.

Le constat général que l'on fait, c'est que les 300 000 tonnes de maïs destinées à ce nouveau marché ont eu une incidence assez spectaculaire sur les prix au Québec. Évidemment, il faut améliorer la base de prix au Québec. La différence est énorme, d'autant plus que le secteur du porc semble être gravement affecté par le marché actuellement. Dans l'éventualité d'une contraction du troupeau porcin, donc d'une baisse de la demande du côté du cheptel, l'usine arrive juste à temps et a déjà un impact sur les prix locaux des grains fourragers au Québec.

M. Stéphane Bisailon: En ce qui concerne le prix, cela a été fait en collaboration avec les producteurs québécois. Je n'ai pas toute la mécanique du principe devant moi, mais il y a des trimestres. Ils fixent un prix moyen, et le prix moyen que paie présentement l'usine fixe le prix local de tous les grains. Pour les producteurs québécois, l'usine d'éthanol de Varennes est nettement avantageuse.

M. André Bellavance: Actuellement, la plupart des producteurs de maïs du Québec peuvent-ils envoyer du maïs à cette usine?

M. Stéphane Bisailon: Les deux tiers de l'approvisionnement de l'usine sont fournis par ceux qui sont membres de Pro-Éthanol, qui représente environ 500 producteurs, je crois. En ce qui concerne le troisième tiers, l'usine peut s'alimenter d'autres producteurs, soit des membres de Pro-Éthanol ou de l'extérieur du regroupement de producteurs.

M. André Bellavance: Donc, on ne parle pas, en ce moment, de maïs en provenance des États-Unis pour cette usine. Ce sont uniquement des producteurs québécois qui fournissent la matière.

M. Stéphane Bisailon: Je ne connais pas les affaires des commerçants d'alcool ou d'éthanol Greenfield, mais ce serait illogique de faire venir du grain américain. Les deux tiers, c'est sûr et certain, proviennent de producteurs québécois, mais le troisième tiers est laissé au libre marché, et à ma connaissance, il provient de fermes québécoises.

M. Esteban Chornet: C'est aussi ce que je crois. Je connais très bien l'usine, qui produit en ce moment même 120 millions de litres d'éthanol. Elle a la possibilité de produire jusqu'à 140 millions de litres, en raison de la production de grains de producteurs québécois. À ce que je sache, il n'y a aucune importation de maïs. L'usine fonctionne parfaitement. C'est un grand succès technologique et les agriculteurs récupèrent toute les protéines, qu'Ethanol Greenfield leur retourne dans le cadre de l'entente monétaire qui existe entre les producteurs et la compagnie.

M. André Bellavance: Monsieur Chornet, vous êtes à l'Université de Sherbrooke. Je pense que celle-ci est partenaire dans deux projets d'usines d'éthanol cellulosique en Estrie. J'aimerais que vous nous donniez des détails au sujet de la technologie. En fait, j'aimerais savoir si elle est aussi avancée, actuellement, en ce qui concerne l'éthanol cellulosique qu'en ce qui concerne l'éthanol fait à partir de maïs grain. Je pense que non, mais j'aimerais qu'on sache ce qui les sépare en termes d'années. Va-t-on bientôt produire l'éthanol cellulosique aussi facilement que l'éthanol fait à partir maïs grain?

M. Esteban Chornet: Aujourd'hui, l'industrie de l'éthanol à partir de grains est une industrie qui ne comporte aucun risque. Il y a le maïs. On sait exactement ce qu'on doit faire pour faire du sucre, pour faire fermenter et pour obtenir des protéines. Cette industrie a permis de développer le secteur de l'éthanol en Amérique du Nord.

Au Québec, pour différentes raisons, on a décidé qu'en plus de faire de l'éthanol à partir du maïs, on va essayer de démontrer qu'il y a deux autres moyens de faire de l'éthanol. Je suis engagé, en tant qu'universitaire mais aussi à l'extérieur de l'université, dans ces deux projets que vous avez mentionnés.

Une de ces technologies utilise du bois essentiellement usagé, tel que du bois de démolition ou de construction ou encore du bois de la forêt. On transforme tout ce bois en gaz avec lequel on fabrique ensuite l'éthanol en utilisant des techniques qu'on appelle catalytiques. Cette technologie, comme je vous l'expliquais tout à l'heure, existe déjà en Afrique du Sud, à partir du charbon. Aucune compagnie au monde ne le fait à partir du bois. Nous avons un projet à Westbury, en Estrie, qui va prouver qu'il est possible de le faire à partir de résidus de bois.

L'usine est déjà construite en partie. Les équipements ont été commandés, et on devrait commencer cette production cet été. Le risque existe. Ce n'est pas un risque zéro comme dans le cas du maïs grain, mais c'est un risque très limité à un certain nombre d'étapes qui se font ailleurs et qui vont prouver qu'on peut le faire avec notre matériel de l'Estrie.

Il y a un autre projet en branle qui utiliserait des biomasses résiduelles de meilleure qualité. On ferait à la fois de l'éthanol et de la fibre papetière. C'est un projet qui vise à offrir aux papetières la possibilité d'élargir leurs horizons durant une période historique où l'industrie des pâtes et papiers se trouve mal en point.

• (1625)

Le président: Merci beaucoup.

M. Esteban Chornet: Nous sommes aussi...

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, le temps dont vous disposiez est écoulé.

Madame Skelton, vous avez la parole.

L'hon. Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC): Monsieur Thomson, vous avez signalé à deux ou trois reprises dans votre exposé que le temps presse.

Est-ce que tous les autres messieurs qui sont autour de la table estiment également que ça presse? Pouvez-vous donner un peu plus d'explications? Vous avez mentionné que vous mettiez l'accent là-dessus, et j'aimerais savoir pourquoi.

M. Ian Thomson: Merci. C'est une bonne question.

Si nous voulons qu'une norme sur les carburants renouvelables soit en place pour 2010 et que l'on ait un pourcentage élevé de la capacité de production nécessaire pour répondre à la demande générée par cette norme, si l'on veut que ces carburants soient produits au Canada et qu'ils ne soient pas importés des États-Unis ou d'autres pays, nous sommes précisément arrivés à l'étape où il faut planifier la construction d'usines et verser les acomptes sur la technologie à laquelle il faut avoir recours pour terminer la première phase de construction. Je le sais intimement, car je connais plusieurs plans de construction de grosses usines. On peut construire une usine en 18 mois, mais pas en six mois.

Par conséquent, si nous n'obtenons pas ce signal, les marchés financiers interpréteront ça comme une indication que le gouvernement fédéral adopte une attitude ambiguë quant à son soutien de la politique et les fonds seront investis ailleurs. C'est très simple.

L'hon. Carol Skelton: J'aimerais entendre également les commentaires des autres témoins.

Le président: Qui veut prendre la parole?

Monsieur Chornet.

M. Esteban Chornet: Je pense que la réponse a été donnée par mon collègue. Il est essentiel d'indiquer clairement aux marchés financiers que nous ne parlons pas dans le vide et qu'une industrie se développera au Canada. C'est le moment d'agir. Si nous attendons, d'autres le feront à notre place.

Le président: Avez-vous des commentaires à faire, monsieur Legault?

[Français]

M. Benoit Legault: Notre vision de la problématique est la même que celle exprimée par M. Thomson. L'urgence s'explique de cette façon. On a déjà des projets au Québec — on nous en parle beaucoup — visant à agrandir l'usine en place. La problématique est peut-être différente dans le reste du Canada, mais au Québec, c'est un problème de perception publique face à l'utilisation de grains pour la production de biocarburants. Je ne sais pas si vous suivez l'actualité médiatique québécoise, mais si ce n'était de cette perception, on produirait probablement 250 millions de tonnes d'éthanol présentement. C'est pour cette raison que le temps représente un enjeu. Plus on attendra, plus cette perception du public n'ira pas dans le bon sens, si je peux m'exprimer ainsi.

• (1630)

[Traduction]

Le président: Monsieur Thoroughgood.

M. Paul Thoroughgood: Il y a probablement deux facteurs à prendre en considération en ce qui concerne l'habitat. L'un est qu'il est important d'agir tout de suite pour protéger les habitats, pour que l'expansion de l'industrie de l'éthanol ne se fasse pas aux dépens des terres humides et des habitats qui subsistent.

En ce qui concerne les matières premières, les premières usines d'éthanol des Prairies canadiennes utilisaient de préférence le blé d'hiver. Plus récemment, des variétés de blé de printemps ont la cote parce que les agriculteurs préféraient les cultiver; le blé d'hiver a, en quelque sorte, été relégué au second rang. Par conséquent, je pense que c'est le moment d'agir, alors que l'industrie est en pleine croissance, plutôt que d'attendre qu'elle soit arrivée à maturité pour devoir arrêter.

Le président: Il vous reste encore une minute et demie.

L'hon. Carol Skelton: La Canadian Cattlemen's Association a des préoccupations au sujet de l'industrie des productions animales et de l'utilisation de ses matières premières pour la production de biodiésel et de bioéthanol, ainsi que d'autres carburants. Appuieriez-vous une politique des biocarburants fondée sur les indicateurs du marché? C'est ce que cette association préconise, plutôt que la politique imposant un contenu que nous venons de proposer. Êtes-vous d'accord avec elle?

Le président: Qui veut répondre le premier?

Monsieur Thomson.

M. Ian Thomson: Si j'ai interprété la question correctement, vous demandez si nous irions de l'avant avec les teneurs du mélange que nous proposons actuellement.

L'hon. Carol Skelton: Oui.

M. Ian Thomson: Dans le cas du biodiésel, nous porterions la teneur du mélange à 5 p. 100 d'ici à 2015.

[Français]

Le président: Monsieur Bisailon.

M. Stéphane Bisailon: À mon avis, comme l'industrie de l'éthanol au Canada n'est pas complètement développée, il y a beaucoup moins de sous-produits disponibles pour la consommation des animaux. Il y a une certaine rareté. Si on augmentait le rythme de production, on aurait plus de drêche, ce qui ferait baisser le coût de l'alimentation des animaux. Une des raisons pour lesquelles ça n'avance pas rapidement dans la construction, c'est que les produits dérivés ne sont pas en quantité suffisante pour alimenter tout le marché. Au Québec, on voit ça. Il manque de drêche, et les consommateurs en veulent plus. L'usine fonctionne à pleine capacité et on n'est pas capables de fournir la drêche nécessaire. L'un des éléments importants quand on considère l'éthanol, surtout celui à base de grains, ce sont les dérivés de ces produits, dont la drêche, et il en manque présentement au Québec.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup. Le temps disponible est écoulé.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NP): Merci.

Nous avons abordé la question du point de vue de l'agriculteur canadien. Je pense que, de l'avis général, cette politique est favorable aux agriculteurs.

Monsieur Thomson, vous avez fait remarquer que ceci pourrait être une assurance contre une future baisse des prix. La première chose qui me vient à l'esprit est que, de toute apparence, peu d'agriculteurs se regroupent en coopératives car ils obtiennent des prix très intéressants au niveau alimentaire. Ça préoccupait le ministre.

Je me pose la question suivante: si les agriculteurs ne s'embarquent pas dans l'aventure, cela signifierait-il que nous devrions importer? C'est le premier commentaire que je voulais faire.

L'autre commentaire concerne une préoccupation que je partage avec de nombreux autres Canadiens. Nous avons mentionné que nous étions dans une période d'une importance critique, qu'il faut bien faire les choses, et que les marchés financiers sont disponibles. Je comprends tout cela. Par ailleurs, nous recevons de l'Europe et des États-Unis — vous avez d'ailleurs mentionné les pays de l'OCDE — un message indiquant que nous devrions peut-être ralentir un peu et voir exactement dans quelle direction nous allons.

Par exemple, le 21 janvier 2008, le Royaume-Uni a réclamé un moratoire de cinq ans sur les biocarburants. Le comité de vérification environnementale a conclu son rapport par la constatation suivante:

Le gouvernement et l'Union européenne n'auraient pas dû se fixer des objectifs visant à accroître l'utilisation de biocarburants en l'absence de normes de durabilité vigoureuses et de mécanismes ayant pour objet d'éviter un changement dommageable d'utilisation des terres.

En février de cette année, une douzaine de scientifiques américains spécialisés dans les biocarburants présentent une pétition aux législateurs américains leur demandant de revoir les mandats en matière de biocarburants. Voici un des commentaires qu'ils ont faits:

L'étude fait remarquer qu'après avoir tenu compte des changements d'utilisation des terres prévus à l'échelle mondiale, l'éthanol produit à base de maïs augmenterait les émissions de gaz à effet de serre de 93 p. 100, au lieu de les réduire de 20 p. 100, par rapport à l'utilisation d'essence, sur une période de 30 ans. Les biocarburants faits à partir de panic raide entraîneraient une augmentation de 50 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre, s'ils remplacent les terres de culture et d'autres terres absorbant le carbone, ont indiqué les chercheurs.

Ils font encore le commentaire suivant:

Nous devrions axer nos efforts sur l'utilisation de biocarburants faits à partir de déchets... comme les débris ménagers, ce qui n'entraînerait aucun changement d'utilisation des terres agricoles... Il faut en outre être prudents quant aux quantités exigées. Il faut utiliser les biocarburants adéquats, mais sans en exiger de trop grosses quantités trop rapidement. Nous fabriquons actuellement presque exclusivement des biocarburants qui sont inadéquats.

Je pense par conséquent que le débat devrait être axé sur la distinction entre les biocarburants adéquats et ceux qui sont inadéquats. En ma qualité d'observateur, je vois que l'utilisation des biocarburants appropriés a beaucoup de potentiel. Nous en avons discuté en ce qui concerne la biomasse provenant des déchets. Nous en avons discuté en particulier dans le contexte de deux types de recherches portant sur les résidus de la biomasse, sur le *bois usagé*.

J'aimerais qu'on fasse quelques commentaires sur cette question. J'arrête là, mais il y a la question du choix entre la production alimentaire et la production de carburant qui jette une ombre sur ce débat.

Monsieur Thomson.

• (1635)

M. Ian Thomson: Merci.

C'est un résumé élégant des défis que nous avons à relever.

J'ai trois commentaires à faire. En ce qui concerne la directive sur les biocarburants de la Commission européenne que vous avez mentionnée et qui a été publiée en janvier, nous l'avons très vite examinée de près. Elle a, bien entendu, des incidences substantielles en ce qui concerne notre industrie du biodiésel canadien, dans la mesure où des quantités assez importantes de biodiésel et de matières premières pour la fabrication du biodiésel, à savoir le canola, sont exportées actuellement du Canada vers l'Europe. Les Européens ciblent en fait une série de critères très précis qu'ils jugent non durables. Ils ont tendance à cibler les palmiers provenant de forêts dont la déforestation est récente et des endroits où la biodiversité est grande. Ils ont tendance à cibler le soja cultivé au Brésil ou en Argentine, sur des terres qui sont en fait des terres de pâturages, qui sont en jachère et pourraient être remises en production, de sorte qu'on perdrait alors les puits de carbone qu'elles représentent.

Je pense qu'il est essentiel d'examiner la question très minutieusement. Je suis d'accord avec vous. Je ne pense pas que beaucoup de personnes actives dans ce secteur s'y soient engagées pour que le résultat de leur travail soit une destruction de l'habitat. Les matières premières pour la fabrication de biodiésel produites au Canada répondront largement aux critères établis par l'Union européenne. Nous ne prendrons pas des prairies en culture pour assurer l'expansion de ce secteur. Les informations données sur le site Web du Conseil canadien du canola indiquent que certains progrès réalisés en agronomie, en science des rendements et en phytotechnie permettront d'obtenir l'accroissement de production d'huile nécessaire pour un mandat sur le biodiésel. Nous produisons de 9 à 10 millions de tonnes d'huile de canola par année et il nous en faudra environ 900 000 tonnes, soit 10 p. 100, pour faire la récolte nécessaire pour respecter la norme pour les carburants renouvelables.

Il est vraiment essentiel de tenir compte des possibilités du Canada dans ce domaine. J'en suis constamment conscient. On reçoit des signaux d'autres pays qui voudraient que nous ne nous précipitions pas en matière de biocarburant et que le Canada reste à la traîne. Nous créerions une situation très regrettable si nous ne tenions pas compte des atouts de notre pays. Les cultures canadiennes seront très aptes à répondre aux critères internationaux de durabilité. Nous le savons par notre participation.

J'ai un dernier commentaire à faire sur la question. Je suis assis devant l'écran plat de télévision à haute définition et je ne pense pas qu'on ait décidé, il y a une vingtaine d'années de conserver le système de tube à rayons cathodiques alors qu'un système plus performant était en voie de développement. Toutes les personnes qui ont étudié l'adoption de nouvelles technologies ou de nouveaux carburants, dans le cas des biocarburants, ont signalé qu'il était essentiel d'implanter une industrie sur laquelle on puisse s'appuyer. Si nous attendons après la première génération, ça retardera l'adoption de biocarburants très intelligents qui, comme nous le reconnaissons tous, n'entreront pas en concurrence avec les produits alimentaires et ne compromettent pas des zones agricoles, par exemple.

Le président: Merci.

Le temps disponible est malheureusement écoulé.

Vous avez la parole, monsieur Boshcoff.

M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): J'adresse ma question aux témoins qui viennent de faire un exposé: voyez-vous des parties du projet de loi auxquelles il serait essentiel d'apporter des amendements majeurs et dans quelle mesure pensez-vous approuver le projet de loi tel qu'il a été présenté?

Peut-être, monsieur...

[Français]

M. Benoit Legault: Je vous dirai honnêtement que la Fédération des producteurs de cultures commerciales du Québec a une compréhension assez générale du projet de loi C-33 qui vise à modifier la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Notre intérêt est plus directement lié à tout ce qui touche la politique des biocarburants et qui pourrait favoriser le développement de la politique des biocarburants. En ce qui a trait aux différentes particularités de la loi et aux modifications proposées, elles nous conviennent dans l'ensemble et on n'a pas vraiment d'amendement ou de modification à proposer.

• (1640)

[Traduction]

Le président: Monsieur Thoroughgood.

M. Paul Thoroughgood: Nous n'avons malheureusement pas eu l'occasion de l'examiner à fond, et je ne suis donc pas en mesure de faire des commentaires pertinents à ce sujet. Veuillez m'en excuser.

M. Ken Boshcoff: J'aimerais avoir votre avis, en votre qualité de représentant de Canards Illimités. Nous examinons le projet de loi et — je m'efforce d'être poli — si vous êtes venu pour faire des commentaires sur le projet de loi et n'en connaissez pas bien le contenu... Vous êtes un témoin. Par conséquent...

M. Paul Thoroughgood: J'en suis conscient et je m'en excuse. Je n'ai pas lu le projet de loi assez attentivement pour pouvoir faire des commentaires.

En venant témoigner, nous voulions élargir le débat et faire quelques observations sur l'habitat, en les intégrant à la discussion sur les biocarburants, car toute cette question a un impact direct sur l'habitat.

M. Ken Boshcoff: Bien. Merci.

M. Ian Thomson: J'appuie sans réserve le projet de loi tel qu'il se présente et je l'appuie parce que je suis un pragmatiste en ce qui concerne ce type de questions. Les dispositions législatives et les mécanismes précis qui régiront les pourcentages et la conformité, par exemple, seront établis sous les auspices de la loi. Nous recherchons davantage de l'action que des modifications supplémentaires à la loi. Nous considérons la Loi sur la qualité de l'air ou la Loi canadienne sur la protection de l'environnement comme le mécanisme en vertu duquel le gouvernement fédéral a le pouvoir de légiférer en ce qui concerne les gaz qui entraînent un changement climatique. D'une manière générale, nous appuyons cette façon de procéder.

Ce ne sera jamais parfait mais, après avoir examiné ce projet de loi, nous estimons que nous pouvons nous en accommoder. Si nous pouvons travailler avec Environnement Canada et Ressources naturelles Canada et avec les auteurs de ce projet de loi, nous l'appuyons.

Le président: Monsieur Chornet, avez-vous des commentaires à faire?

M. Esteban Chornet: Je pense que c'est un pas dans la bonne direction, mais nous verrons bien. On ne sait jamais. Lorsque des projets de loi sont mis en oeuvre, c'est leur application qui en révèle la véritable valeur. C'est ce que je pense, mais je suis convaincu que le Canada va dans la bonne direction.

Le président: Il vous reste une minute et demie, monsieur Boshcoff.

M. Ken Boshcoff: Je pense que les témoins suivants sont dans la salle. Ils pourraient peut-être se préparer à répondre à la même question.

Merci.

Le président: Merci.

Le suivant sur notre liste est M. Lauzon.

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais adresser ma première question à M. Thoroughgood.

Ma mémoire n'est plus aussi bonne qu'elle ne l'était, mais vous avez fait, si je ne m'abuse, des commentaires qui voulaient dire que si on s'y prenait de façon responsable, Canards Illimités pense qu'une augmentation de la production des biocarburants serait une bonne initiative. Vous avez également dit que ce serait « plus vert, plus intelligent et plus efficace ». Je me demande si vous pourriez faire des commentaires plus précis à ce sujet.

M. Paul Thoroughgood: Mes commentaires portaient sur le type de matières premières utilisées dans l'industrie du biocarburant. Par conséquent, une expansion de ce secteur qui maintiendrait des types d'habitats comme ceux que l'on retrouve dans les cultures de blé de printemps ne serait pas bonne pour l'habitat. Par contre, une industrie du biocarburant mettant de l'avant des cultures améliorant l'habitat, comme le blé d'hiver ou les graminées vivaces, pratiquées sur des terres de cultures annuelles existantes, serait plus verte, plus efficace et plus intelligente que ce qui est actuellement en place.

M. Guy Lauzon: Par conséquent, vous estimez que ce serait bien pour autant qu'on procède de façon responsable.

Monsieur Thomson, j'ai trouvé certains de vos commentaires très intéressants. Je pense que vous avez signalé que c'était la chose la plus positive qui se soit passée en agriculture depuis 30 ans. J'aimerais entendre des observations un peu plus précises. C'est, de toute évidence, intéressant pour les agriculteurs.

M. Ian Thomson: Oui. J'aimerais répondre par le biais d'une anecdote.

En janvier 2006, j'ai fait un exposé en public à Saskatoon. C'étaient les Canola Days — le plus gros rassemblement de producteurs de canola. L'humeur générale était pour le moins au découragement. L'âge moyen des producteurs de canola était de 59 ans et ils cherchaient à vendre leur exploitation. Avec des pertes annuelles de 5 000 \$ l'acre, les producteurs de canola n'avaient pas de raison d'être enthousiastes au sujet de l'industrie. L'attention du groupe pour cette année était entièrement portée sur le canola.

Actuellement, on prévoit pour l'année prochaine quatre contrats à un prix d'environ 13 \$ le boisseau, alors que le prix était alors d'environ 5,75 \$. Si vous téléphoniez au Conseil canadien du canola pour demander si le biodiésel est intéressant, je pense qu'il répondrait au nom des agriculteurs... C'est probablement le prix de toutes les céréales qui augmente. Les agriculteurs savent que c'est un produit et que les prix fluctueront. J'ai donc l'impression qu'un certain enthousiasme règne.

• (1645)

M. Guy Lauzon: Un de nos témoins précédents a fait remarquer que c'était une bénédiction, non seulement pour les agriculteurs, mais pour le Canada rural. Si nous arrivons à mettre cette industrie en place et à la faire prospérer, elle aura probablement de nombreuses retombées.

Vous avez signalé en outre qu'il faudrait que nous adoptions ce projet de loi sans plus tarder, car il est essentiel que les investisseurs privés constatent très rapidement qu'on passe à l'action dans ce dossier. Les investisseurs privés sont-ils prêts à se laisser convaincre?

M. Ian Thomson: Pour qu'une industrie soit prospère dans un pays, il faut réunir deux facteurs. L'un est de créer une demande assurée. S'il ne s'agissait pas d'un secteur nouveau se trouvant en présence d'un autre secteur traditionnel hésitant à adopter ce projet, il serait raisonnable de laisser jouer les forces du marché. Étant donné sa structure actuelle, le marché ne laisse toutefois pas la latitude d'introduire un nouveau carburant si quelqu'un ne signale pas que c'est absolument nécessaire. Ce serait le rôle du gouvernement fédéral, par le biais d'un mandat.

Le deuxième facteur est l'aspect financier. Le comité ne s'occupe pas de ce volet, mais il nous permet non seulement d'utiliser le biodiésel ou l'éthanol, mais aussi d'utiliser le biocarburant produit au Canada. Les incitatifs pour la production ont également une importance capitale.

M. Guy Lauzon: Vous avez mentionné que vous aimeriez que l'échéance pour le biodiésel soit avancée de 2012 à 2010.

M. Ian Thomson: Oui.

M. Guy Lauzon: Pourriez-vous en expliquer rapidement les raisons?

M. Ian Thomson: Il faut remonter aux marchandages qui se sont déroulés il y a deux étés pour inclure le biodiésel à titre de carburant renouvelable spécifique. La préoccupation alors était que, étant donné que l'éthanol était mieux développé et que deux entreprises pétrochimiques produisaient et vendaient activement du bioéthanol, il était essentiel que le biodiésel ait une place dans ce contexte pour produire les avantages que j'ai mentionnés aujourd'hui. C'est surtout le secteur agricole qui a réagi en indiquant qu'on ne pouvait pas ouvrir complètement le marché et que l'éthanol prendrait toute la place. C'était ce qu'on présumait. Par conséquent, le gouvernement fédéral a décidé de prévoir 2 p. 100 pour le biodiésel, mais qu'en raison des incertitudes techniques associées à ce type de carburant, il attendrait un délai de deux ans supplémentaires tout au plus, donc que ça pourrait être dès 2010.

Nous avons satisfait à la plupart des exigences techniques nécessaires pour être convaincus qu'il ne fallait pas que le biocarburant fasse partie du stock de distillat, ce qui, en l'occurrence, compromettrait l'exploitabilité, en laissant les camions en attente, par exemple. Je siège au comité directeur d'un projet pilote à grande échelle qui a donné de très bons résultats en Alberta cet hiver. Si vous savez à quoi ressemble l'hiver en Alberta, vous comprendrez que c'était un cas extrêmement pertinent pour démontrer que nous pouvons utiliser un mélange léger de biodiésel, à teneur maximale de 5 p. 100, teneur généralement approuvée dans de nombreux pays. En fait, certaines personnes dans des lieux où le climat est plus tempéré sont prêtes à accepter sans difficulté une teneur allant jusqu'à 20 p. 100.

M. Guy Lauzon: Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Gaudet, vous avez cinq minutes.

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Dans vos rapports, vous dites que l'usine d'éthanol située à Varennes pourrait produire davantage. Êtes-vous favorables à la production d'éthanol par de petites entreprises?

M. Benoit Legault: La communauté agricole aimerait bien que cela puisse se faire, mais l'expérience et l'information des dernières années sur l'éthanol ou le biodiésel montrent que la rentabilité passe par la taille. C'est particulièrement vrai pour l'éthanol, mais même dans le cas du biodiésel, on se rend compte qu'il faut de très grosses entreprises pour que cela devienne rentable.

Il y a eu des projets de recherche au Québec pour voir s'il serait possible de le faire à petite échelle ou peut-être même à la ferme, mais toutes sortes de facteurs entrent en ligne de compte. Je ne parle pas que de rentabilité, mais aussi de qualité du produit. Tout cela fait en sorte que ce n'est peut-être pas possible de le faire à petite échelle.

Notre association avec des producteurs du groupe Pro-Éthanol et avec la compagnie Ethanol GreenField s'est développée au cours des ans. Ce projet se construit depuis 1992. On a commencé à parler d'éthanol au Québec en 1992, et le projet a démarré en 2007. On parlait de deux à trois ans pour réaliser un projet. Il est certain que la filière commençait à se développer. On aimerait bien pouvoir aller vers de petites entreprises prises en charge par les producteurs agricoles. D'ailleurs, dans les développements futurs, on aimerait qu'il y ait une implication plus grande des producteurs sur le plan de la participation à la valeur ajoutée dans leur grain, donc une participation financière dans le développement du biodiésel. C'est ce qu'on recherche. On n'a pas encore trouvé la solution idéale.

• (1650)

M. Roger Gaudet: J'aimerais que le Dr Chornet me dise ce qu'il pense des petites entreprises qui pourraient alimenter l'industrie. On veut protéger l'environnement, mais qu'en est-il du transport? Si on part de l'Abitibi, par exemple, pour alimenter l'usine d'éthanol à Varennes, on dépense beaucoup de carburant.

M. Esteban Chornet: Il y a aussi, monsieur, un problème inhérent à l'industrie du carburant, pas seulement au biocarburant. L'industrie du carburant est réglementée. Vous ne pouvez pas vendre aux citoyens n'importe quoi à la pompe. Cela exige un certain contrôle quant à la façon dont le mélange est fait. Cela décourage les petits producteurs parce qu'ils n'ont pas la technicité, l'équipement ou les investissements requis pour obtenir un produit fini. L'idée d'avoir des productions régionales est fantastique. Tout le monde est en faveur. Toutefois, ces productions régionales doivent quand même avoir une importance qui permette de sécuriser le grand public quant à la compatibilité du produit avec le besoin des voitures, les règlements, etc.

M. Roger Gaudet: Je suis plus ou moins d'accord.

Je suis venu au monde sur une ferme. À cette époque, soit en 1957, il y avait dans mon patelin 127 producteurs de lait. Aujourd'hui, il en reste deux. J'imagine qu'en 1957, mon lait était aussi bon que celui d'aujourd'hui. À l'époque, on pouvait boire le lait directement de la ferme, alors que ce n'est plus possible de nos jours. Aujourd'hui, on n'a même pas le droit d'en vendre. J'ai des réserves à ce sujet.

En 1992, j'étais maire et préfet. La production d'éthanol a commencé sur la rive nord, dans le comté de Berthier. Ensuite, elle a été transférée à Varennes. Je suis passablement au courant de l'évolution de ce dossier.

Êtes-vous en faveur des petites entreprises productrices d'éthanol? Ça m'inquiète de voir qu'il s'agit uniquement de grosses entreprises. On risque de se retrouver avec des multinationales.

M. Esteban Chornet: Mais attention, dans le monde des carburants, GreenField Ethanol est un petit producteur. Ce n'est pas Shell ou Texaco. Je crois que le secteur des biocarburants, que ce

soit le biodiésel, l'éthanol ou d'autres encore qui s'en viennent, va être fantastique en termes de création de richesse, et qu'il s'agit d'un niveau que les grandes multinationales ne peuvent pas intégrer pour le moment.

L'idée voulant qu'un producteur propriétaire de 100 acres de matière première puisse fabriquer son propre carburant me semble trop romantique.

M. Roger Gaudet: Cent acres...

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé.

[Français]

M. Roger Gaudet: ... ce n'est peut-être pas suffisant. Je pense plutôt à 2 000 acres.

Le président: Monsieur Gaudet.

M. Roger Gaudet: On ne parle pas des fermes d'il y a 20 ans.

Merci.

[Traduction]

Le président: *Merci beaucoup.*

Monsieur Storseth, vous avez les cinq dernières minutes, puis nous aurons deux ou trois minutes entre les deux groupes de témoins pour libérer la table.

Cinq minutes ou moins, monsieur Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'avoir accepté notre invitation. C'est une discussion très intéressante. C'est un excellent projet de loi qui aura de nombreuses retombées bénéfiques, non seulement pour les familles d'agriculteurs et pour les familles de petits exploitants agricoles, mais aussi pour notre milieu.

J'aimerais d'abord faire quelques commentaires concernant le fait qu'il s'agit d'une industrie nouvelle au Canada. Chaque fois qu'on met en place une industrie nouvelle, on commence par une base, mais la situation s'améliore toujours inévitablement. La technologie progresse toujours beaucoup par rapport à ce qu'elle était quand on a commencé. Les progrès ainsi réalisés sont souvent tels qu'on n'aurait même pas pu l'imaginer au début.

Je comprendrais par conséquent que vous n'avez pas toutes les réponses à ma question, mais un exemple parfait est celui des sables bitumineux. Nos débuts dans ce domaine, dans le nord de l'Alberta, ma province d'origine, paraissent presque archaïques en comparaison des progrès réalisés jusqu'à présent.

Monsieur Thomson, j'aimerais d'abord que vous fassiez des commentaires sur la recherche-développement que ça pourrait engendrer et sur certains des avantages que pourraient générer, d'après vous, ces initiatives.

• (1655)

M. Ian Thomson: Il existe deux niveaux. L'un est celui de la technologie et l'autre est celui de la matière première. On peut faire appel à différents types de technologies. L'une est celle des lipides, c'est-à-dire une huile ou une graisse, puis il y a un type de technologie plus avancée permettant d'utiliser une matière cellulosique ou une bio-huile qui peut être fabriquée à partir de toute une série de matières cellululosiques glucidiques.

Ensuite, en ce qui concerne les matières premières — et je peux faire des commentaires spécifiques sur ce qu'on utilise actuellement au Canada —, il y a les gras fondus, donc les graisses recyclées des restaurants, et aussi le suif provenant des usines d'équarrissage et des abattoirs. Ces matières représentent environ 200 millions de litres actuellement et le reste, soit environ 1,3 million de litres, d'ici à 2015, proviendrait des huiles.

Parmi ces huiles, on utilise actuellement des huiles végétales, notamment l'huile de canola, mais on fait de la recherche sur les graines de caméline, une plante plus résistante à la sécheresse. Elle nécessite moins de pesticides et d'azote. Elle a des rendements comparables au canola si elle cultivée dans de bonnes conditions.

On fait également des études sur différents types d'oléagineux. On examine en outre la possibilité d'utiliser des micro-algues, car c'est une matière première à base de lipides qui n'entrerait pas en concurrence avec les terres arables. Il y a aussi la graine de moutarde et une autre plante apparentée au canola.

Certaines matières premières sont plus développées que d'autres, mais tout revient à une question de rentabilité. Votre collègue posait des questions sur la rentabilité d'une usine de production. Si l'on a des matières premières coûteuses, elles représentent la majeure partie du coût de production. C'est pourquoi la matière première devient un facteur primordial.

Il y a donc un grand potentiel dans la recherche future. On ne se jette toutefois pas directement sur ces matières premières futures. Il faut une base industrielle où l'on puisse mettre ces matières premières à l'essai, les soutenir et les élaborer.

Il y a ensuite une discussion tout à fait différente sur les technologies futures et le diesel renouvelable. Au Canada, le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral offrent leur soutien au diesel renouvelable. On ne fait pas de distinction entre des gagnants ou des perdants. On veut tout simplement qu'il soit renouvelable; on choisit la technologie et on trouve la matière première la plus appropriée.

M. Brian Storseth: C'est très intéressant quand on se met à en discuter.

Je présume que vous reconnaissez qu'il est d'une importance critique non seulement d'adopter ce projet de loi, mais aussi de continuer à accroître les fonds affectés à la recherche-développement dans tous ces domaines. Cela s'applique-t-il à vous également?

[Français]

M. Benoît Legault: Au Québec, on se concentre davantage sur l'amidon et les hydrates de carbone que sur l'huile, bien qu'on produise du soya. Le biodiésel nous intéresse. Beaucoup de recherche se fait en collaboration avec l'Ontario. Le maïs est une plante très performante en termes de consommation d'eau et d'énergie. Le grain de maïs produit sept fois plus d'énergie brute qu'il n'en consomme. À l'heure actuelle, on tente d'utiliser les sucres fermentables qu'on retrouve non seulement dans le grain mais dans l'ensemble de la plante. Compte tenu de la productivité au champ du maïs, la récupération des sucres fermentables de l'ensemble de la plante est un projet qui a beaucoup de potentiel.

En Ontario, on essaie de développer des variétés comportant un haut pourcentage de sucre dans l'ensemble de la plante, soit la tige, les feuilles et l'épi. Il s'agit de faire en sorte que la production d'éthanol à partir d'un acre de maïs soit un jour aussi performante que lorsqu'on la fait uniquement à partir de l'épi ou de l'amidon du grain de maïs. Beaucoup de recherche se fait présentement en ce sens. On teste aussi d'autres plantes, par exemple le sorgho sucré, une plante à

graines qui produit beaucoup de sucre. On utiliserait la plante au complet pour obtenir un haut taux de production de sucre par acre cultivé.

[Traduction]

Le président: Merci. Le temps dont vous disposiez est écoulé, monsieur Storseth.

Je remercie les témoins pour leur participation et pour leurs exposés et leurs commentaires sur le projet de loi C-33. Je vous demande de libérer la table aussi rapidement que possible, puis nous suspendrons la séance.

Je demanderai aux témoins prévus pour 17 heures de s'installer le plus rapidement possible.

Merci. La séance est suspendue.

•

_____ (Pause) _____

•

• (1705)

Le président: Nous reprenons nos délibérations.

Nous accueillons maintenant M. Camil Lagacé, du Conseil québécois du biodiésel, M. Simon Barnabé, de ÉcoNovo Experts-conseil, Mme Lucy Sharratt, du Canadian Biotechnology Action Network, et MM. Blair Rutter et Kevin Bender, de la Western Canadian Wheat Growers Association. Nous accueillons également M. Yves Couture, porte-parole du Centre de formation en entreprise et récupération de Victoriaville.

Soyez les bienvenus.

Nous accordons tout au plus 10 minutes pour les exposés préliminaires. Vous avez la parole, monsieur Lagacé.

[Français]

M. Camil Lagacé (président-directeur général, Conseil québécois du biodiésel): Bonjour. Je me nomme Camil Lagacé et je suis président-directeur général du Conseil québécois du biodiésel.

J'aimerais d'abord vous remercier de nous recevoir aujourd'hui et de nous inviter à émettre nos commentaires sur le projet de loi C-33.

De façon générale, nous sommes favorables aux modifications à la loi qui sont proposées. Nous approuvons le principe dans son ensemble. En ce sens, nous ne sommes pas ici pour contester la démarche en cours. Par contre, nous aimerions faire valoir quelques points qui, à notre avis, pourraient être profitables quand il s'agira d'orienter les mesures qui découleront de l'adoption des modifications à la loi.

En ce qui a trait à l'établissement d'un contenu minimum moyen de biocarburant, il n'est pas suffisant pour créer un marché des biocarburants qui soit réel, facilement et rapidement intégrable aux infrastructures existantes de distribution de produits pétroliers et qui puisse convaincre aisément les utilisateurs d'opter pour l'utilisation des biocarburants.

Dans le cas du biodiésel, la proposition concernant le contenu minimum moyen est conditionnelle à ce que l'utilisation de celui-ci soit prouvée faisable. Dans ces conditions, il est important que cette démonstration soit effectuée le plus rapidement possible, et ce, pour tous les segments de marché dans lesquels le biodiésel pourrait être utilisé, que ce soit dans le secteur du transport, les applications sur route, les applications hors route comme le rail, le secteur maritime, le secteur agricole et celui du chauffage des espaces. De plus, cette démonstration doit être faite avec la participation d'un plus grand nombre de partenaires représentant divers utilisateurs éventuels. Les conditions existantes et les différences régionales doivent aussi être prises en compte.

L'utilisation des produits pétroliers et la logistique appliquée à leur distribution varie passablement d'une région à l'autre du Canada. Concernant l'introduction des biocarburants, une approche nationale uniforme pourrait se heurter aux différences régionales et ralentir le déploiement. Il faut favoriser des conditions de marché qui puissent réellement contribuer au développement durable de l'industrie des biocarburants ou des carburants renouvelables, c'est-à-dire qu'il faut appliquer des règles permettant à l'industrie canadienne de faire concurrence aux produits d'ailleurs.

Je vous donne un exemple. Actuellement, les mesures en vigueur aux États-Unis font que toute la production canadienne de biodiésel passe par ce pays, de façon à bénéficier des incitatifs fiscaux, entre autres le *blender's credit*, qui permet à ceux qui font les mélanges de produits d'amener sur le marché un produit subventionné, donc moins cher et plus attrayant pour les utilisateurs. Il faut baliser le développement des filières de production de biocarburants entre la première, deuxième et troisième génération en utilisant des quotas par source d'approvisionnement et par matière première, à l'exemple de ce que les Américains sont en train de faire, de même que certains pays européens, dont l'Angleterre, la France et l'Union européenne.

Je vais vous donner un exemple. On veut mettre en oeuvre un décret au Canada. Or, s'il est question de l'éthanol mais par rapport à l'éthanol cellulosique, il faut déterminer quelle proportion de ce décret sera consacrée aux filières de production de biocarburant. Dans le cas du biodiésel, il va s'agir de déterminer quelle proportion de biocarburant sera produite à partir de cultures dédiées, d'une part, et de matières résiduelles, d'autre part.

Pour ce qui est des produits non conformes, il est primordial que dans le cadre de la mise en vigueur d'un décret relatif aux biocarburants, on s'assure que seuls les produits répondant à des normes de qualité seront utilisés, et non des substituts de produits qui ne répondent à aucune norme.

Je vais maintenant aborder la question des programmes d'aide consacrés aux biocarburants, qu'il s'agisse de développer des marchés ou de créer la demande. Aux États-Unis, les usines de biodiésel ne fonctionnent actuellement qu'à 40 p. 100 parce qu'elles ont de la difficulté à intégrer le marché de la distribution et à rejoindre les utilisateurs. Dans ce contexte, le Conseil québécois du biodiésel veut organiser au printemps prochain à l'intérieur du corridor Québec-Windsor un projet appelé BioRoute-BioHighway. L'objectif est de travailler activement à la création d'un marché pour le biodiésel en reliant les utilisateurs aux producteurs et aux distributeurs de biodiésel au Québec et en Ontario. Or, nous rencontrons des obstacles quant au financement de ce projet parce que celui-ci ne cadre pas avec les programmes mis sur pied par le gouvernement fédéral en prévision des décrets visant à imposer un contenu minimum moyen de biodiésel d'ici 2012.

●(1710)

Autrement dit, on aime l'idée du projet pour aider à boucler la boucle entre la production et l'utilisation du produit, sauf qu'il n'y a aucun programme d'aide pour que cela devienne une réalité. Actuellement, dans différents ministères, on croit que l'imposition d'un contenu minimum moyen sera automatiquement suffisant pour créer la demande.

À la suite d'une étude faite sur la distribution du biodiésel au Canada, il est important d'adapter de façon intensive le réseau de distribution de biodiésel dans toute l'industrie. Pour ce faire, il faut différentes formes d'aide. Le *U.S. Biodiesel Blender Federal Excise Tax Credit* des États-Unis est un exemple éloquent à cet égard. Il aide à faire le mélange de produits, mais aussi à reprendre la forme sur l'amortissement accéléré afin d'absorber les coûts d'adaptation des infrastructures.

Les deux derniers points sont le développement régional et la production de biocarburant. Quoique intéressante à première vue, la production de biocarburant à petite échelle avec une capacité de production de moins de 5 millions de litres par année présente des risques quant à la viabilité des usines de production. Cela est dû en partie au coût de l'assurance-qualité de même qu'au volume minimum d'achat souhaité par les distributeurs de produits pétroliers. À être trop artisanale, une production à petit volume ne garantit pas la rentabilité à long terme.

Finalement, du point de vue des fournisseurs de matières premières, particulièrement dans les régions où les volumes sont généralement plus petits, à titre d'exemple la production de canola au Québec, il ne faut pas précipiter la décision d'investir dans la production de biodiésel parce que le sujet est d'actualité ou qu'il fait l'objet de programmes d'aide, surtout si c'est pour une production à petite échelle. Il serait beaucoup plus sage d'attendre et d'envisager plutôt l'utilisation de cette biomasse en combinaison avec d'autres biomasses disponibles dans la région pour une transformation permettant une plus forte valorisation ou une plus-value par leur transformation dans une bioraffinerie.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Docteur Barnabé, nous vous écoutons.

M. Simon Barnabé (chercheur scientifique, Valorisation des matières résiduelles, EcoNovo Experts-conseil): Merci, monsieur le président.

Chers membres du comité, vous m'avez invité aujourd'hui à commenter le projet de loi C-33. Comme jeune chercheur, je crois bien représenter la relève scientifique et professionnelle, particulièrement celles et ceux oeuvrant dans les vastes domaines de l'environnement et des biotechnologies.

À prime abord, je constate que le projet de loi C-33 donnera lieu à de nouvelles réglementations sur la production de biocarburants qui n'ont toujours pas été proposés ou approuvés. Si la loi encourage la production canadienne de biocarburants à partir de biomasses fraîches aux dépens des autres possibilités, nous courons le risque de subir des répercussions environnementales et socioéconomiques soutenues à l'occasion par la communauté scientifique ou minimisées par certains gouvernements, mais tant redoutées par les organismes environnementaux. Voici donc mes positions à l'égard de ce projet de loi.

Ma première position est la suivante. La production de biocarburants requiert des tonnes de biomasses et il est pleinement justifié d'utiliser les matières premières abondantes et diversifiées comme les matières résiduelles. Le projet de loi C-33 devrait être présenté aux Canadiens comme étant favorable à l'utilisation des résidus, et non pas des biomasses fraîches.

Ma deuxième position est la suivante. La production de biocarburants ne doit pas prédominer sur la production d'autres bioproduits. Le projet de loi C-33 est actuellement présenté comme étant favorable à la production de biocarburants, mais qu'en sera-t-il des autres bioproduits aux marchés fructueux et débouchés prometteurs? Est-ce que l'avenir des agriculteurs passe seulement par des biocarburants ou par une plus grande diversification des bioproduits agricoles?

Ma troisième position est la suivante. Le projet de loi C-33 est présenté aux Canadiens comme une solution pour les agriculteurs qui cherchent de nouveaux marchés. Cependant, ce projet de loi est aussi, à mon avis, une solution pour la diversification des bioproduits pour d'autres industries, et même pour les municipalités, qui ont toutes à leur portée une grande diversité de résidus pouvant être biotransformés avec ou sans prétraitement.

En ce qui concerne ma première position, nous sommes plusieurs à croire fermement que la production de biocarburants et autres bioproduits doit se faire, lorsque c'est possible, à partir de biomasses résiduelles, prétraitées ou non prétraitées, disponibles à l'échelle locale. Chaque région, municipalité, ville ou village a son lot de rejets et de résidus diversifiés tels que des pailles, des résidus de bois, des huiles usées, des sous-produits ou des eaux usées agroalimentaires. Tous ces résidus peuvent être potentiellement biotransformés en biocarburants et autres bioproduits, incluant même des cocktails d'enzymes, par exemple, utilisés pour prétraiter les matières lignocellulosiques en vue de les biotransformer.

En faisant les bons choix technologiques, on réduit considérablement les coûts de production et les prix à la vente des bioproduits. Nous réalisons même des économies sur le traitement et la gestion des résidus en les réacheminant vers la production à valeur ajoutée. Le mélange de rejets et/ou de résidus locaux et l'application de prétraitements mécaniques, physico-chimiques ou enzymatiques sont deux exemples de choix technologiques qui élargissent les possibilités de biotransformation et accroissent les rendements de production.

Nous pouvons même songer à utiliser les boues d'épuration des eaux usées. Les stations de traitement des eaux usées génèrent une matière première extraordinaire que le public et quelques autorités perçoivent encore comme des déchets, en raison de leur origine et même de leur odeur. Les boues ont un potentiel nutritif sous-estimé qui supporte la croissance de micro-organismes industriels, et la formation de leurs produits microbiens est d'intérêt commercial. Les recherches scientifiques ont démontré qu'il est possible de produire de façon économique des biopesticides et des enzymes et, éventuellement, des bioplastiques. La production de biocarburants, ou encore d'enzymes pour la production de biocarburants, est certainement une piste intéressante à explorer.

En ce qui concerne ma deuxième position, je crois comprendre que le gouvernement canadien souhaite, avec le projet de loi C-33, donner un second souffle aux agriculteurs. Effectivement, il répond en partie aux besoins de diversifier les bioproduits agricoles au Canada. Or, il sera important que les futurs règlements et investissements découlant du projet de loi C-33 ne détournent pas notre intérêt à obtenir d'autres bioproduits, comme des enzymes

microbiennes et des produits biochimiques aux marchés fructueux ou aux débouchés prometteurs. Il y a tellement de créneaux à développer, spécialement avec la panoplie de résidus fermentables qui peuvent servir de matière première économique.

En ce qui concerne ma troisième position, le projet de loi C-33 est présenté comme une solution aux agriculteurs qui cherchent de nouveaux marchés. Cependant, le projet de loi C-33 devrait aussi être présenté comme une solution pour tous les producteurs de déchets désireux de les transformer en bioproduits et d'en tirer des bénéfices. Les futurs règlements et investissements découlant du projet de loi C-33 devront s'adresser aussi à l'industrie forestière, à l'industrie agroalimentaire et même au secteur municipal. À mon avis, il serait important d'encourager les biocarburants de première, deuxième ou troisième génération qui sont basés entièrement sur des résidus agricoles, forestiers ou urbains, ou encore sur des matières qui n'utilisent pas de sol comme base de production.

● (1715)

J'aimerais souligner le fait que le projet de loi C-33 cadre avec la volonté du gouvernement de créer des bioraffineries, où le milieu rural serait au centre de plusieurs productions de biocarburants, bioénergies et autres produits biochimiques. J'estime cependant que nous devrions aller plus loin que les bioraffineries en créant des écoraffineries, où chaque région répondrait à ses propres besoins en biocarburants et autres bioproduits grâce à sa grande richesse en matières résiduelles.

Les écoraffineries sont en fait l'expansion logique des bioraffineries et des écoparcs. C'est avec les efforts consentis à la diversification des bioproduits issus des résidus que nous parvenons à créer des écoraffineries. Les agriculteurs, les producteurs bovins, porcins et avicoles, les industries, les centres de recyclage, les sites d'enfouissement et les stations d'épuration pourraient être au cœur de plusieurs bioproductions dans leur région. Les bioproduits fabriqués, par exemple les biocarburants, devraient idéalement répondre aux besoins des citoyens, agriculteurs et industries de la région. Chaque ville ou village pourrait fabriquer et distribuer aux citoyens et aux industries locales une variété de bioproduits écologiques à des prix avantageux. Ces écoraffineries seront constituées de plusieurs filières de valorisation qui attireront des entreprises de biotechnologie sur leur territoire et créeront ainsi des emplois de haute technologie dans leur région.

À la demande, je peux fournir de la littérature scientifique pour appuyer plusieurs de mes affirmations. J'ai quelques exemples concrets. Au Québec, la Ville de Victoriaville réalise actuellement une étude de faisabilité sur l'implantation d'un procédé de prétraitement et de biotransformation des boues en bioproduits commerciaux. Vous pouvez aussi surveiller de près les activités de mon entreprise, EcoNovo, qui a pour mission de réacheminer les rejets vers la production à valeur ajoutée et, surtout, de diversifier les produits que nous pouvons en tirer. C'est d'ailleurs mon entreprise qui est responsable de l'étude de faisabilité réalisée par la Ville de Victoriaville.

Il y a finalement l'Institut national de la recherche scientifique, à Québec, qui a reçu une subvention de la Fondation canadienne pour l'innovation et du gouvernement du Québec pour construire le tout premier laboratoire de recherche et de développement sur la bioconversion des rejets urbains, industriels et agricoles en produits à valeur ajoutée. Il s'agit d'une plateforme de recherche qui fournit aux chercheurs canadiens et aux jeunes entreprises des équipements de pointe pour précommercialiser des technologies de bioconversion.

Pour conclure, j'ai espoir que le projet de loi C-33 favorise la production de biocarburants à partir de résidus et de cocktails d'enzymes nécessaires au prétraitement en conservant l'objectif capital de diversifier les bioproduits de toutes les industries — centres de recyclage, sites d'enfouissement et stations d'épuration des eaux usées — à la grandeur du Canada. Nous avons accès à une panoplie de résidus dont les quantités ne cessent de s'accumuler. C'est pourquoi nous devons bâtir des bioraffineries et des éco-raffineries canadiennes qui les mettront en valeur.

• (1720)

[Traduction]

Le président: *Merci beaucoup.*

Allez-y, madame Sharratt.

Mme Lucy Sharratt (coordonnatrice, Réseau canadien d'action sur les biotechnologies): *Merci beaucoup.*

Je suis la coordonnatrice du Canadian Biotechnology Action Network. Le réseau est un regroupement de 16 organismes des différentes régions du Canada; il s'agit d'organisations de développement international comme Inter Pares et USC, d'associations agricoles et de coalitions locales, comme la Society for a GE Free B. C. et la P.E.I. Coalition for a GMO-Free Province.

Notre réseau témoigne des préoccupations actuelles des Canadiens sur les cultures et les produits alimentaires transgéniques. Notre réseau est en outre très préoccupé au sujet de la survie des agriculteurs canadiens. Nous voulons nous assurer que les choix des consommateurs et les règlements gouvernementaux soutiennent la capacité des agriculteurs de réaliser un profit sur leurs investissements et sur leur labeur.

Nous cherchons en outre activement, comme vous le faites, des possibilités d'enrayer le dangereux changement climatique. Nous savons par exemple que le changement climatique met les agriculteurs en danger et qu'il menace les rendements agricoles.

Enfin, le Canadian Biotechnology Action Network se préoccupe du bien-être des agriculteurs d'autres pays, surtout des petits producteurs des pays de l'hémisphère sud. Nous sommes également préoccupés par l'impact de la hausse des prix des produits alimentaires sur la faim et par la malnutrition dans le monde.

C'est ainsi que nous en arrivons à la question des biocarburants. La discussion que nous avons ce soir se déroule également dans différents pays. Dans l'empressement que l'on met à créer une industrie des biocarburants, un grand nombre de conséquences n'ont pas été prises en compte; nous commençons seulement à nous rendre compte que celles-ci peuvent être graves.

L'utilisation imposée des biocarburants ouvre la possibilité d'un engagement à long terme à appuyer des matières premières et des technologies qui ne sont pas neutres en carbone mais qui entraîneront en fait un accroissement des émissions de gaz à effet de serre. Un problème majeur est que, dans le domaine des biocarburants, l'agriculture comme telle est une grande productrice de gaz à effet de serre. On espérait que les biocarburants soient une formule gagnante sur toute la ligne pour les agriculteurs et pour le climat. Ce mandat pourrait en fait représenter un investissement perdant sur toute la ligne, qui modifiera radicalement l'utilisation des terres à l'échelle planétaire et mettra en danger la biodiversité qui est en fait essentielle pour faire face au changement climatique.

Aux États-Unis et en Europe, des organisations de la société civile réclament un moratoire sur les incitatifs pour les agrocarburants — les biocarburants — y compris la suspension de tous les objectifs. Au Québec, la construction de nouvelles usines de production

d'éthanol à base de maïs a vraisemblablement été suspendue. Le gouvernement du Royaume-Uni a annoncé la semaine dernière que son Renewable Fuels Agency étudiera les incidences indirectes des biocarburants qui sont un grave sujet de préoccupation pour les pays qui importeront des biocarburants des pays en développement. Ces incidences incluent des problèmes au niveau des droits de la personne, des abus sur le plan des droits dans le domaine du travail et le déplacement de peuples autochtones et d'agriculteurs. Il existe déjà des cas documentés de déplacements forcés en Colombie pour faire place aux plantations de palmiers à huile, de destruction de forêts, y compris d'habitat essentiel, d'utilisation accrue de pesticides et de surutilisation de l'eau. Ces préoccupations sont également les nôtres.

Le fait que la réglementation gouvernementale visant à imposer la teneur en biocarburant dans les carburants utilisés au Canada aura plusieurs incidences et conséquences involontaires, non seulement immédiates mais aussi à long terme, nous préoccupe beaucoup. Une priorité pour le Canadian Biotechnology Action Network est notre crainte que les biocarburants accroissent les superficies de cultures transgéniques. Nous redoutons en outre qu'on profite de l'empressement à créer une industrie des biocarburants n'ouvre la porte à de nouvelles cultures transgéniques, notamment du blé et des arbres génétiquement modifiés.

Une augmentation des superficies de culture de canola, de maïs, de soja et, peut-être même maintenant, de betterave sucrière, génétiquement modifiés accroîtra les risques de contamination des cultures organiques et non transgéniques, et posera d'autres risques environnementaux. De graves conséquences pour les agriculteurs canadiens ont déjà été constatées. Par exemple, les agriculteurs ont renoncé à cultiver le canola de façon organique, sauf dans quelques zones géographiques très isolées.

Nous craignons également que la hâte que l'on met à établir une industrie des biocarburants ne serve d'excuse pour pousser à adopter le blé génétiquement modifié en dépit du fait que les consommateurs canadiens et nos marchés d'exportation aient déjà rejeté d'emblée ce produit. Nous voyons que l'Agence canadienne d'inspection des aliments prépare le terrain pour des approbations plus rapides des cultures génétiquement modifiées en proposant de modifier les règlements concernant les semences, dans le cadre de la modernisation du programme des semences.

• (1725)

Le pouvoir déjà considérable des entreprises du secteur des semences augmentera à coup sûr quand les cultures seront réservées pour la production de biocarburants. Cette concentration d'entreprises entraînera, comme toujours, une hausse des prix des intrants pour les agriculteurs et une diminution du choix sur le marché.

Un cas récent démontre très clairement qu'on utilise les biocarburants pour ouvrir des marchés pour des cultures transgéniques peu attrayantes ou non pertinentes. À l'Île-du-Prince-Édouard, une entreprise cherche à obtenir des subventions provinciales pour établir une usine de production de biocarburants à partir de betterave sucrière; en l'occurrence, l'usine en question devrait être alimentée exclusivement par la betterave sucrière transgénique mise au point par Monsanto.

Enfin, le Canadian Biotechnology Action Network est extrêmement préoccupé au sujet des fausses promesses concernant les deuxième et troisième générations de biocarburants qui propulsent l'industrie. Comme pour les promesses non tenues qui avaient été faites en ce qui concerne les cultures transgéniques, la mise en place de subventions gouvernementales pour l'industrie des biocarburants est prônée en se basant sur la conviction et la présomption que de nouvelles technologies dans les secteurs de la biologie transgénique et de la biologie synthétique peuvent compenser les lacunes actuelles dans l'approvisionnement en matières premières et dans les technologies de transformation de ces matières premières.

On fait des promesses en l'air concernant un avenir fondé sur des solutions technologiques miracles qui n'existent pas encore. Ce n'est pas une base bien solide pour pousser de l'avant une politique onéreuse. Nous estimons que ces justifications sont dangereuses, parce qu'elles sont fondées sur une promesse qui ne sera probablement jamais tenue. Il est à noter que ça mènera en fait à l'ouverture des marchés à des cultures et des arbres transgéniques, malgré les dangers extrêmes qu'ils présentent.

Cette promesse fautive et dangereuse pour la génération suivante, quelle qu'elle soit, est ce qui a motivé aux États-Unis un investissement massif dans des peupliers transgéniques pour la production d'éthanol cellulosique. Aux États-Unis, les universités, les entreprises et le département de l'Énergie investissent des millions de dollars dans le peuplier transgénique pour la biomasse. Les essais sur cette variété d'arbre faits en plantation aux États-Unis posent déjà une menace claire et urgente pour les précieux écosystèmes forestiers canadiens.

On effectue déjà aux États-Unis des essais en plantation sur des arbres à croissance rapide génétiquement modifiés, de façon à ce qu'ils aient une faible teneur en lignine. Ils sont modifiés pour réduire le coût et accroître l'efficacité de la production d'éthanol cellulosique. La lignine est un polymère structurel important. C'est ce qui permet à l'arbre de rester droit. La lignine joue un rôle important dans la défense contre les insectes et les maladies. Par conséquent, ces arbres génétiquement modifiés réduiront peut-être le coût de transformation du bois pour l'éthanol et la faciliteront, mais les impacts environnementaux de la propagation de ce caractère génétique dans les forêts pourraient être graves; ils seraient en outre irréversibles.

Le Service canadien des forêts fait également des essais en plantation sur des arbres transgéniques au Québec. Ces essais du gouvernement du Canada s'inscrivent peut-être directement dans le contexte de ce projet d'arbres génétiquement modifiés pour l'éthanol et posent dans l'immédiat des risques de contamination.

Pas plus tard que la semaine dernière, un mouvement mondial de protestation contre les agrocarburants, ou biocarburants, et contre les arbres génétiquement modifiés, a été amorcé à une réunion de la Convention des Nations Unies sur la biodiversité. Le Canadian Biotechnology Action Network soutient ces communautés; nous espérons que la nécessité impérieuse d'enrayer un changement climatique dangereux ne sera pas à l'origine d'un faux pas qui aurait non seulement pour conséquence d'être inefficace sur ce plan, mais accentuerait en outre différents problèmes environnementaux, surtout en ouvrant la porte à des technologies dangereuses, une porte qui devrait rester close.

Je vous remercie pour votre attention.

• (1730)

Le président: Merci.

Monsieur Rutter ou monsieur Bender, lequel de vous deux fait l'exposé?

M. Kevin Bender (directeur, Western Canadian Wheat Growers Association): Merci, monsieur le président.

La Western Canadian Wheat Growers Association se réjouit de cette occasion de faire un exposé.

Je suis le directeur de l'association, et j'ai une exploitation agricole près de Red Deer, en Alberta. Je suis également membre du conseil d'administration de la Alberta Canola Producers Commission, et je viens de terminer un mandat à la Canadian Canola Growers Association. Les opinions que j'exposerai aujourd'hui seront toutefois fondées sur le point de vue des producteurs de blé.

Je suis avec Blair Rutter, notre directeur général de Winnipeg.

La Western Canadian Wheat Growers est une organisation agricole bénévole qui regroupe les producteurs des Prairies. Depuis 38 années, nous préconisons la mise en place de politiques agricoles tournées vers l'avenir ayant pour objet d'accroître la rentabilité et la viabilité de nos exploitations. Notre conseil d'administration est composé de 12 agriculteurs qui ont la passion de l'agriculture et sont déterminés à la rentabiliser. C'est notre optimisme pour l'avenir de notre industrie qui alimente notre énergie.

Les prix des céréales sont actuellement élevés dans l'ouest du Canada, ce qui nourrit notre optimisme. Nous savons toutefois que les prix favorables pour le grain peuvent être très temporaires et c'est pourquoi nous cherchons toujours des solutions d'ordre stratégique susceptibles d'accroître la rentabilité de l'agriculture à long terme. Nous considérons les biocarburants comme une excellente occasion pour nous aider à atteindre cet objectif.

Le projet de loi C-33 permet de prendre des règlements qui exigeraient une teneur moyenne de 5 p. 100 de carburant renouvelable dans l'essence d'ici à 2010 et de 2 p. 100 d'ici à 2012, en ce qui concerne le diesel et le mazout de chauffage. Les producteurs de blé appuient ce projet de loi et exhortent les membres du comité à leur donner leur plein appui également.

Actuellement, cinq usines commerciales d'éthanol sont en activité dans l'ouest du Canada; deux usines supplémentaires ouvriront leurs portes d'ici peu, cette année. La capacité globale de ces usines sera de 500 millions de litres; elles consommeraient au total environ 1,4 million de tonnes de blé, soit environ 7 p. 100 de la production moyenne de blé de l'ouest du Canada. Bien entendu, ces usines n'utiliseraient pas exclusivement du blé, mais aussi du maïs et d'autres grains céréaliers.

Bien qu'on produise de l'éthanol dans les Prairies depuis plus de 25 ans, nous n'en sommes qu'aux débuts d'une industrie des biocarburants à grande échelle dans l'ouest du Canada; par conséquent, il est difficile de prévoir tous les impacts qu'elle aura. Pour nous, les biocarburants et les bioproduits représentent une magnifique occasion de créer un avenir plus durable pour notre industrie. Au cours des prochaines minutes, je ferai des commentaires sur la valeur qu'ont les biocarburants pour les producteurs céréaliers des Prairies.

Un accroissement de la production d'éthanol réduira notre dépendance des marchés céréaliers étrangers. L'exportation de céréales pose toujours un certain nombre de risques. Nous sommes vulnérables aux droits tarifaires et aux barrières commerciales, aux conflits de travail, aux perturbations des services de transport ferroviaire et à des taux de fret maritime élevés. Au cours de l'année dernière, les affaires dans le secteur céréalier des Prairies ont été perturbées par deux grèves des chemin de fer et par un débrayage des camionneurs, au port de Vancouver. La transformation d'un plus gros volume de grain à l'intérieur du pays atténue l'impact de ce type de perturbations.

Un autre avantage de l'industrie de l'éthanol est qu'elle procurerait aux agriculteurs un autre centre local de commercialisation de leur grain. Comme nous l'avons constaté en ce qui concerne les secteurs du canola, de l'avoine et des légumineuses, les utilisateurs locaux de grain améliorent la concurrence et soutiennent les prix locaux. La valeur des usines d'éthanol et de biodiésel sera particulièrement évidente lorsqu'on pourra utiliser pour la production de biocarburant du grain dévalué par les intempéries ou par la maladie.

Une transformation locale accrue réduit en outre notre dépendance à l'égard du transport ferroviaire. Dans l'ouest du Canada, notre industrie continue d'être handicapée par des problèmes de service et de rendement dans le secteur ferroviaire. Dans ce contexte, les producteurs de blé ont été très heureux de l'adoption par le Parlement du projet de loi C-8, concernant les transports; nous remercions d'ailleurs les représentants de tous les partis d'avoir appuyé ce projet de loi. Je pense qu'il a été adopté par le Sénat et qu'il n'attend plus que la sanction royale.

Cependant, il n'en demeure pas moins que dans l'ouest du Canada, les deux principales compagnies ferroviaires transportent environ 65 p. 100 du grain que nous produisons. L'accroissement du volume de grain transformé localement constitue à notre avis une façon d'améliorer le service ferroviaire et d'accroître la concurrence dans la manutention du grain. Les variétés de blé qui conviennent à l'industrie de l'éthanol présentent souvent des avantages agronomiques et représentent par conséquent une bonne culture de rotation pour de nombreuses exploitations agricoles. La promotion d'une industrie des biocarburants crée en outre des emplois supplémentaires et génère de l'activité économique dans les régions rurales. Elle donne par ailleurs aux agriculteurs qui investissent dans ces installations l'occasion d'exploiter une plus large part de la chaîne des valeurs.

Enfin, le traitement local accru de notre grain diminue la congestion croissante sur les lignes de chemin de fer et dans les ports. Nous estimons qu'il est plus rentable et plus écologique de transformer notre grain à proximité de chez nous que de l'expédier au loin.

Pour nous, il est hors de doute que les usines de biocarburant représentent une valeur considérable pour les producteurs céréaliers et les collectivités agricoles de l'ouest du Canada. Nous remarquons que les normes pour les carburants renouvelables qui sont prévues dans ce projet de loi incluent des matières premières de la prochaine génération, notamment de la paille et d'autres types de biomasse. Les producteurs de blé appuient également ces dispositions axées sur l'avenir.

• (1735)

Nous sommes conscients des préoccupations exprimées par le secteur des productions animales en ce qui concerne une éventuelle hausse du prix des grains fourragers due au développement de l'industrie des biocarburants. Un grand nombre de nos membres font

également de l'élevage et, par conséquent, nous accordons beaucoup d'attention à ces préoccupations.

Nous notons que des études faites aux États-Unis ont démontré que des fermes d'élevage situées dans la périphérie d'usines d'éthanol ont prospéré. C'est également vrai au Canada. En fait, la plus vieille usine d'éthanol de l'ouest du Canada — l'usine Pound-Maker de Lanigan, en Saskatchewan — est une usine d'éthanol et un parc d'engraissement entièrement intégrés. D'autres projets de production d'éthanol comportent également un important volet consacré à l'élevage.

Nous pensons qu'il est bon de signaler qu'un grand nombre de variétés de blé qui conviennent bien pour les usines d'éthanol ont un rendement beaucoup plus élevé que les variétés utilisées dans les minoteries. Le rendement à l'acre est généralement beaucoup plus élevé que celui des variétés de meunerie. Si l'industrie de l'éthanol prend beaucoup d'expansion dans l'ouest du Canada, une production accrue de blé, de maïs et d'autres grains fourragers est possible. Les drêches de distillerie de ces usines fourniront à l'industrie de l'élevage un grain fourrager à coût relativement peu élevé.

Certes, nous ne connaissons pas tous les impacts qu'auront les biocarburants sur le secteur de l'élevage. Nous pensons toutefois qu'il est trop tôt pour présumer que la croissance de l'industrie des biocarburants aura des incidences négatives pour ce secteur.

Les producteurs de blé veulent qu'on mette sur pied une industrie des biocarburants qui soit durable, sans la nécessité d'imposer des règles ou d'octroyer des subventions d'un type ou d'un autre. Nous reconnaissons que certaines personnes prétendent que l'industrie des biocarburants ne sera pas viable sans une intervention ou une aide gouvernementale. Nous ne partageons pas cette opinion. La rentabilité économique dépendra finalement du prix de l'huile et des matières premières. Nous pensons toutefois que les progrès technologiques qui seront réalisés dans le secteur de la transformation et de l'élaboration de nouvelles variétés seront tels que la production de biocarburants sera un jour rentable et durable sans l'intervention gouvernementale.

En ce qui concerne le développement de variétés de blé, notre association ferait preuve de négligence en omettant de faire des commentaires sur le fait que votre comité recommande la suppression du critère de distinction visuelle des grains pour l'enregistrement de nouvelles variétés de blé dans l'ouest du Canada. La suppression de cette contrainte encouragera le développement de variétés de blé qui présentent, sur le plan du rendement et de la teneur en amidon, des profils qui conviennent à l'industrie de l'éthanol. Nous félicitons votre comité et le gouvernement fédéral pour la perspicacité dont ils font preuve en apportant ce changement dans la politique.

Le projet de loi C-33 encouragera en outre le développement de nouveaux marchés et de nouveaux usages pour nos cultures. Par exemple, le fractionnement du blé, de l'orge et d'autres céréales présente des opportunités considérables de développement de produits alimentaires, pharmaceutiques et industriels plus sains.

En résumé, les producteurs de blé appuient le projet de loi C-33. Il donnera aux agriculteurs canadiens des débouchés accrus de commercialisation et réduira notre dépendance à l'égard des marchés d'exportation. Le développement de l'industrie des biocarburants entraînera un accroissement des investissements dans la recherche-développement sur les cultures et dans les technologies de transformation. Ce sera en outre une excellente occasion de créer des emplois et de générer de l'activité économique dans de nombreuses collectivités rurales. Nous demandons au comité d'avaliser ce projet de loi et de veiller à ce qu'il soit adopté au cours de la présente session parlementaire.

Merci encore pour cette occasion de faire un exposé. Nous répondrons volontiers à vos questions.

Le président: Merci.

Nous donnons maintenant la parole M. Couture.

[Français]

M. Yves Couture (directeur, Centre de formation en entreprise et récupération de Victoriaville): Merci, monsieur le président.

Il me fait plaisir aujourd'hui de vous présenter un tout petit projet. C'est un projet d'envergure Victoriaville, comme on en fait beaucoup.

Je représente un centre de formation en enseignement de la récupération. Ce centre de formation a comme responsabilité d'aider des jeunes apprenants qui éprouvent de grandes difficultés scolaires. Depuis 1990, on reçoit entre 50 et 70 élèves qui ne peuvent pas suivre un cursus scolaire régulier. Pour leur offrir un environnement pédagogique différent des autres environnements, on a choisi de travailler dans les axes de développement de la récupération, d'innover autour de la récupération et de créer des secteurs qui n'existaient pas avant.

Victoriaville a débuté la récupération à la source grâce à M. Normand Maurice, maintenant décédé, qui croyait que la récupération à la source était très importante. Il croyait aussi que les élèves défavorisés et ayant des problèmes d'apprentissage pouvaient jouer un rôle important dans la société. S'articulant autour de ces axes, le centre de formation a commencé par faire de petits incubateurs de recherche. Le premier incubateur de recherche avait trait principalement à la caractérisation des papiers et des cartons qu'on recevait. On a ensuite commencé, avec nos élèves, à s'impliquer dans la communauté et à instaurer la collecte sélective à Victoriaville. Cette collecte est très efficace et respecte les objectifs du plan de gestion des matières résiduelles. Nous faisons actuellement une collecte à cinq voies.

Nous avons également commencé à récupérer de la peinture. La récupération de la peinture a débuté à Victoriaville. C'est le centre de formation dont je suis le directeur aujourd'hui qui a débuté la filtration à petite échelle avec un petit budget. Notre objectif en est un de démonstration. Notre projet initial était de démontrer que la peinture non utilisée était réutilisable. Nous avons mis sur pied une usine qui collecte près de 5 millions de kilos de peinture et de résidus domestiques dangereux annuellement. Nous revalorisons cette peinture, qui est remise sur le marché.

Nous avons travaillé avec Peintures Récupérées du Québec, qui possède déjà la compétence et les données techniques pour filtrer la peinture. On a décidé de mettre sur pied un projet-pilote de filtration des huiles végétales usées. Les huiles de consommation qui arrivent à l'usine proviennent de 550 municipalités réseautées de collecte de peintures et résidus domestiques dangereux. Ces huiles arrivaient en vrac et on a opté pour un petit protocole de recherche très

dynamique. Notre objectif était de démontrer que si l'Allemagne pouvait le faire, on pouvait le faire également. On a alors acheté un véhicule qu'on a transformé. On a travaillé avec de jeunes étudiants en formation professionnelle pour améliorer la logistique de combustion du véhicule et les conditions d'utilisation à très basse température, compte tenu de notre climat hivernal. On a travaillé à très basse température pour trouver des solutions. On a placé ce véhicule en dynamomètre, et avec l'aide de nos élèves et de chimistes, on a vérifié notre produit de filtration.

Je peux dire aujourd'hui que Victoriaville a démontré que l'huile végétale rebutée peut devenir une ressource qui, lorsqu'elle est traitée correctement au moyen d'une bonne méthode de filtration, permet d'enregistrer sur dynamomètre des améliorations importantes sur les plans de la consommation et de la force. Je peux vous fournir des statistiques à l'appui.

● (1740)

Il y a un an, j'étais en Chine, à Tianjin, où il y a 310 jours de smog sur 365. L'utilisation d'huile végétale pure élimine les odeurs et la suie. Cela veut dire que les résidus n'ont plus de particules fines.

On se posait des questions au sujet de la puissance. Or, lorsqu'on utilise 100 p. 100 d'huile végétale, le rendement est de 5,5 p. 100 supérieur, une augmentation du couple de 4 p. 100.

L'utilisation d'une matière recyclée sur une base expérimentale, grâce à un réseau de distribution de 550 municipalités sensibilisées à la récupération à des fins environnementales, me semble très intéressante. D'autre part, si cette huile était utilisée dans une grande proportion, elle serait très performante dans le cas de certains véhicules de transport.

Les véhicules de transport de matières résiduelles sont notre prochaine cible. Nous allons mettre sur pied un prototype de véhicule utilisant de l'huile végétale. Notre objectif est de dépasser les 45 à 80 p. 100. Selon le type de véhicule, on pourrait utiliser notre huile végétale à plus de 80 p. 100. Notre objectif n'est pas d'en faire la commercialisation, mais de vous en faire la démonstration, si c'est faisable et si la mécanique tient le coup. En collaboration avec nos mécaniciens, on essaie de trouver l'entretien préventif pour prévoir les bris de fonctionnement et rassurer les fournisseurs de véhicules, ce qui nous permettrait de dire que notre combustible utilisé à 45, 50 ou 60 p. 100 est très efficace et performant.

Ma présentation est courte, mais l'objectif est surtout de démontrer que la mobilisation des jeunes, d'une ville ou d'une municipalité est la première assise du changement. Le fait de proposer un projet de loi et des changements comme vous le faites entraîne un mouvement. La seule façon de sécuriser nos jeunes est de poser de petits gestes au quotidien et de donner l'espoir qu'ils ont un sens. Plus le geste est reconnu par la municipalité, plus il est intéressant à poser.

Merci, monsieur le président.

● (1745)

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Barnabé, vous avez mentionné deux études dans votre exposé. Je ne m'attends pas à ce que vous ayez les rapports avec vous, mais si vous pouviez les faire parvenir au comité, nous apprécierions beaucoup. Puisque vous y avez fait référence, nous aimerions les avoir dans notre dossier.

M. Simon Barnabé: Oui.

Le président: Nous entamons maintenant un tour de table de cinq minutes également.

Monsieur Boshcoff.

M. Ken Boshcoff: Merci beaucoup.

J'ai demandé tout à l'heure aux témoins du premier groupe ce qu'ils pensaient du projet de loi tel qu'il a été présenté et quelles critiques constructives ils auraient à faire, en leur qualité de délégués, pour l'améliorer ou le modifier. J'aimerais que vous répondiez tous à cette question. Je voudrais toutefois que Mme Sharratt réponde la dernière, car j'ai quelques autres questions à lui poser.

M. Kevin Bender: Les producteurs de blé appuient le projet de loi sans réserve sous sa forme actuelle, et sans amendement.

Le président: Monsieur Couture.

[Français]

M. Yves Couture: On croit qu'il est très important de souscrire à des démarches concrètes. Les démarches que je considère particulièrement importantes sont celles qui donnent le pouvoir de retirer des matières polluantes et nocives. Le projet de loi cerne très bien les polluants à éliminer de l'air ambiant.

Le président: Monsieur Lagacé.

M. Camil Lagacé: Comme je l'ai mentionné au début, le Conseil québécois du biodiésel n'a pas vraiment de limites ou de contraintes par rapport aux modifications proposées dans le projet de loi. Ce qui prendra beaucoup plus d'importance sera la façon dont on s'y prendra, concrètement, pour prendre et donner de la place à chacune des filières de la production de biocarburants et assurer un développement durable. En ce sens, le projet de loi proposé est un point de départ. Cependant, ce n'est qu'en démontrant une volonté de se diriger davantage vers des énergies renouvelables au chapitre des carburants qu'on pourra adapter au fur et à mesure les technologies qui permettront de le faire.

M. Simon Barnabé: Je pense que le projet de loi C-33 est une excellente initiative pour entamer le mouvement vers les biocarburants, et ce, en autant que ce soit les résidus qui soient utilisés comme base de production.

• (1750)

[Traduction]

Mme Lucy Sharratt: D'une façon générale, nous craignons qu'en fixant le mandat comme tel, on appuie une industrie immature — un très grand nombre de scénarios ont été imaginés au sujet de l'aspect qu'aura l'industrie; nous ne savons d'ailleurs pas encore sous quelle forme elle se présentera ni même quelles matières premières nous utiliserons et, enfin, nous n'avons pas la moindre idée des impacts qu'elle aura sur les émissions de gaz à effet de serre — et que les faits soient contestés en tous points.

Nous serions toutefois très heureux d'examiner le projet de loi dans les détails. Quand ce sera le temps d'établir les règlements, nous aimerions beaucoup y jeter un coup d'oeil; nous aimerions certainement voir s'il n'y a pas moyen de mettre en outre l'accent dans le projet de loi C-33 non seulement sur les effets néfastes de l'utilisation de carburants ou d'additifs contenus dans le carburant sur l'environnement — les effets sur la santé, etc. —, mais qu'on examine en outre les matières premières utilisées, et que ces considérations soient intégrées également.

En outre, nous aimerions une interdiction pure et simple de l'utilisation d'arbres génétiquement modifiés comme matière première. La perspective de l'utilisation d'autres cultures transgéniques nous inquiète également, mais celle d'arbres génétiquement modifiés

pour la production d'éthanol cellulosique nous préoccupe au plus haut point.

M. Ken Boshcoff: Nous avons remarqué que d'autres témoins approuvent ces commentaires.

M. Rudge, au Yukon, veut faire du territoire une zone exempte d'OGM jusqu'à ce que les résultats soient mieux connus. Connaissez-vous d'autres provinces ou territoires qui recommandent la constitution de zones semblables?

Mme Lucy Sharratt: Je sais que, comme vous l'avez mentionné, au Yukon, une pétition réclamant la création d'une zone exempte de produits GM a circulé. En Colombie-Britannique, nous collaborons sur le terrain avec des coalitions, notamment avec une coalition de grande taille, la Society for a G.E. Free B.C., qui oeuvre pour que la province soit exempte de produits GM; en tout cas, on y crée des zones exemptes de produits GM, municipalité par municipalité. C'est un objectif qui a été adopté également à l'Île-du-Prince-Édouard. C'est une option que diverses collectivités à travers le pays choisissent pour déterminer comment elles pourraient mettre en pratique une agriculture durable qui limite les risques de contamination par des cultures transgéniques.

M. Ken Boshcoff: Vous approuvez donc l'initiative. Est-ce bien cela?

Mme Lucy Sharratt: Oui, absolument.

M. Ken Boshcoff: Merci.

Le président: Merci, monsieur Boshcoff.

Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: Merci, monsieur le président. Je ne le mentionne pas tous les jours, mais je suis particulièrement fier ce soir d'avoir entendu des témoins qui parlent des initiatives prises dans ma ville natale, Victoriaville. M. Barnabé a fait mention de l'étude concernant les boues usées de l'usine d'épuration des eaux, étude menée par l'Institut national de la recherche scientifique. D'ailleurs, il y travaille aussi. Il semble qu'on ait des boues de qualité à notre usine. C'est intéressant. M. Lagacé était présent à Victoriaville lorsque la Ville a annoncé l'utilisation de biodiésel dans ses 35 camions. Il faut dire qu'à Victoriaville, les véhicules utilisent de l'éthanol. On y utilise aussi des véhicules hybrides en plus des camions alimentés au biodiésel. On fait figure de précurseurs à ce sujet.

Finalement, il y a M. Couture, que je connais bien et qui est de ma région. Je le félicite d'être un digne successeur de Normand Maurice et de s'occuper des jeunes en difficulté. Monsieur Couture, j'aimerais que vous nous donniez un peu plus de détails concernant le projet de véhicule qui utilise ce qu'on appelle de l'huile à patates frites.

M. Yves Couture: Oui, c'est ça.

M. André Bellavance: C'est un véhicule qui, si je ne me trompe pas, est utilisé par une pharmacie qui fait la livraison. Il y a une pharmacie à Victoriaville qui fait la livraison avec un véhicule qui utilise des huiles végétales. J'aimerais avoir des détails sur les modifications qui ont été faites à ce véhicule.

Vous avez également parlé de la température. On sait qu'au Québec, et ailleurs au Canada, on connaît des hivers assez rigoureux. Cela fait-il une différence? À une certaine époque, quand on utilisait du diésel, certains laissaient tourner leur moteur toute la nuit pour que le véhicule puisse fonctionner l'hiver. Il y a eu des améliorations dans ce domaine, mais connaît-on des problèmes avec l'utilisation d'huile végétale en plein hiver?

M. Yves Couture: En fait, le pharmacien avait un problème de surchauffe. Pour régler le problème de l'huile végétale, on doit la chauffer à au moins 90° C. Le problème était qu'il la surchauffait. On a travaillé à ce problème avec le département de mécanique automobile, avec des jeunes étudiants frigoristes qui ont aussi travaillé au circuit. On l'a réglé. On a trouvé d'autres séquences, d'autres façons de faire, si bien qu'il n'y a plus de problème de surchauffe ni de filtration. On est arrivés à régler le problème du pharmacien. On est allés plus loin, parce que c'était un problème d'alimentation.

Lorsqu'on veut utiliser de l'huile végétale, la difficulté est de se la procurer et de trouver l'endroit où on ira la chercher. On a travaillé avec notre réseau de distribution et on a industrialisé le traitement. On croyait à ce traitement puisqu'on sait qu'on évite d'envoyer dans l'atmosphère 90 p. 100 de CO₂, parce que c'est un système de biomasse. Cela signifie qu'il est très important de prendre cette matière et de la brûler. On y croyait parce qu'on se disait que le résidu devenait une ressource. On voulait la faire tourner et que ce véhicule qu'on a adapté l'utilise. Le véhicule étant adapté, cela nous permet de faire ce qu'on appelle des tests zéro. On se remet à zéro, on recommence, on travaille notre produit et on le fait vérifier par les chimistes de Thetford Mines — ça s'appelle Oleotek —, qui nous ont accompagnés aussi dans la façon de traiter nos huiles.

• (1755)

M. André Bellavance: Actuellement, en plein hiver, le véhicule fonctionne bien. Je sais que vous n'êtes pas un expert en mécanique, mais je voudrais savoir si, de façon réaliste, on peut penser pouvoir éventuellement adapter différents véhicules et que le commun des mortels pourra adapter son véhicule un jour. Il faut comprendre qu'on n'a pas encore de fournisseur d'huile à patates frites. J'imagine qu'on ne va pas au restaurant demander l'huile usée pour la mettre dans son auto. Ce serait trop beau pour être vrai, surtout que cela ne coûte rien puisque, normalement, cette huile est jetée.

M. Yves Couture: C'est de l'huile rebutée, oui. On travaille avec de l'huile rebutée. Présentement, on pense que la façon de travailler avec ce produit, l'approche en soi, est porteuse. On croit qu'on doit s'attaquer aux gros transporteurs, aux camions qui consomment 1,6 million de litres de diesel par année. On doit viser une réduction de 35, 40 ou 45 p. 100. Le biodiesel a ses axes et réussit quand même assez bien avec 5 p. 100. L'éthanol réussit dans le cas de l'essence.

On se demandait pourquoi ne pas faire une percée avec ce type de véhicule, c'est-à-dire les véhicules de transport en commun. On croit qu'on pourrait convertir à l'huile végétale un réservoir sur deux de la flotte de transport en commun des commissions scolaires. La prochaine expérience sera de convertir un véhicule lourd.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le temps qui vous était accordé est écoulé.

Monsieur Miller.

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

Je remercie tous les témoins.

Monsieur Couture, il y a, dans ma région, à Owen Sound, en Ontario, un établissement très semblable au vôtre. Je devrais également signaler que le comté local fait des essais avec cette source de carburant ou un mélange sur deux ou trois chasse-neige. Il éprouve quelques difficultés, mais je pense qu'elles ont été réglées en majeure partie. L'autre problème qui semble se poser est celui d'un approvisionnement suffisant à l'échelle locale, en déchets par

exemple et diverses autres matières premières. Ça limite pratiquement les possibilités.

Si l'on veut s'approvisionner localement pour ne pas devoir transporter les matières premières sur des centaines de milles, n'y aurait-il pas moyen de surmonter cette difficulté avec un autre produit? Je sais que ce monsieur était également actif dans le secteur de la transformation du poisson; je présume par conséquent qu'il utilisait des déchets de la transformation du poisson ou autres matières mais que, d'une façon ou d'une autre, il en tirait de l'huile.

Vous pourriez peut-être faire des commentaires sur cet aspect de la question.

[Français]

M. Yves Couture: On a travaillé d'une façon particulière, c'est-à-dire en ayant recours à la sensibilisation. Chaque élève a la responsabilité de rencontrer d'autres élèves pour leur communiquer des informations sur la récupération. La peinture récupérée fait partie de cette démarche. On fait des tournées dans les écoles. Il y a présentement au Québec 21 écoles comme la nôtre, qui est située à Victoriaville. Pour nous, l'information est ce qui sert à alimenter le processus. Uniquement grâce à l'information, on réussit en une journée à Victoriaville à récupérer les RDD, les peintures, les batteries, etc. Toute la mobilisation se fait grâce à l'engagement communautaire des jeunes.

Si M. Tout-le-Monde doit se débarrasser de son huile de friture usée, il faut voir s'il y a une façon de la récupérer. Il s'agit maintenant de voir quel volume d'huile végétale rebutée peut être récupérée dans nos 550 municipalités. C'est le prochain banc de test, et c'est précisément la zone fragile. Vous avez tout à fait raison. On a testé le produit sur un véhicule, et on se trouve maintenant au seuil d'un travail à grande échelle. On hésite à adresser cette commande aux 550 municipalités, pour l'instant.

• (1800)

[Traduction]

M. Larry Miller: Merci.

Je m'adresse maintenant à M. Lagacé et à M. Barnabé. Vous avez fait des commentaires semblables concernant l'utilisation d'autres produits dans la région. Voici ma question: êtes-vous en faveur de l'utilisation de plusieurs types de produits? Pensez-vous que les matières premières ne devraient pas être uniquement des produits agricoles? Est-ce la raison qui sous-tend votre réflexion? Le but est-il d'alléger certains des obstacles rencontrés actuellement dans l'industrie forestière?

Vous pourriez peut-être développer un peu plus votre pensée.

[Français]

M. Simon Barnabé: Nous avons parlé de combiner des rejets et d'arriver peut-être à produire du bioéthanol en utilisant des rejets à partir desquels la production est difficile. Je faisais surtout allusion au mélange de résidus verts et, par exemple, de boues d'épuration municipales. Nous avons déjà envisagé cette possibilité à l'institut de recherche où je travaillais, dans le cadre d'un programme de recherche. On songe aussi à combiner les eaux usées de l'industrie de l'amidon, par exemple, à des rejets comme les boues d'épuration municipales.

M. Camil Lagacé: On parle de la production de biocarburants à partir de la biomasse agricole, mais on peut aussi en produire à partir de la biomasse forestière et de la biomasse municipale. Il est évident que dans le cas des technologies de première génération, on utilise principalement, pour ne pas dire uniquement, des biomasses agricoles. Avec le développement des technologies de deuxième et troisième génération, on va commencer à diversifier les sources de biomasse. Ce qui aura alors le plus de valeur sera la partie de carbone de cette biomasse qu'on arrivera à transformer en une unité d'énergie ou de biocarburant. Ce qui va devenir de plus en plus intéressant et important sera de le faire à partir d'une biomasse la moins cher possible. Le dénominateur commun qui permettra à la valorisation des biomasses d'avoir un avenir sera le fait que le coût de son acquisition et de sa transformation rendra la chose très intéressante.

À l'heure actuelle, faire du biodiésel à partir d'huile végétale coûte trop cher compte tenu de ce que le marché est prêt à payer. Seule la production de biodiésel à partir de matières résiduelles comme les huiles de friture usées ou les graisses animales est actuellement concurrentielle en regard des prix des produits pétroliers au Canada. Il faut toujours prendre ça en considération. Même si on veut utiliser la biomasse pour produire de la bioénergie et des biocarburants, c'est le marché de l'utilisateur et les intermédiaires dans ce marché qui vont dicter la marche à suivre.

Dans ces conditions, il est vrai que la valorisation régionale offre des possibilités, entre autres le concept de bioraffinerie ou d'écoraffinerie. Il s'agit d'évaluer, pour une région donnée, l'ensemble des biomasses disponibles, qu'elles soient agricoles, forestières ou municipales, et de trouver les meilleurs procédés pour les valoriser.

• (1805)

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le temps dont vous disposiez est écoulé, monsieur Miller.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: J'aimerais disposer de 15 minutes pour questionner chacun d'entre vous. Il y a tellement d'information intéressante.

[Français]

D'abord, monsieur Couture, je vous félicite. Ce que vous faites est très important et je veux féliciter les jeunes surtout.

[Traduction]

Je poserai mes questions, puis j'essaierai d'obtenir quelques réponses.

Madame Sharratt, ma première question s'adresse probablement à vous.

Les toutes dernières recherches indiquent qu'il faut être prudents. Des études en provenance de l'Union européenne et des États-Unis signalent qu'il faut faire attention à ce qu'on fait, surtout quand il s'agit de faire un choix entre l'alimentation et la production de carburant. Si j'ai bien compris, vos principales préoccupations concernent les gaz à effet de serre. Certains scientifiques, dont j'ai mentionné les commentaires tout à l'heure, ont fait remarquer qu'au lieu de réduire les gaz à effet de serre — il s'agit de l'éthanol à base de maïs — de 20 p. 100, ça les ferait augmenter en fait de 93 p. 100. J'aimerais donc entendre des commentaires à ce sujet.

L'hémisphère sud... Vous avez mentionné les droits de la personne, les droits dans le domaine du travail, le déplacement d'agriculteurs et la destruction des forêts. Ce sont de sérieuses

préoccupations. Voici ma question: si on adoptait une politique sur les biocarburants stipulant qu'on n'importera pas de matières premières pour l'industrie du biocarburant, pensez-vous que ce serait une industrie viable car, dans ce cas, il n'y aurait pas de motivation directe pour l'industrie dans l'hémisphère sud?

L'autre facteur est, naturellement, la contamination par les cultures transgéniques. J'ai lu des articles à ce sujet et je comprends les préoccupations concernant le blé et la contamination très possible des carburants. Je n'étais pas vraiment au courant de ce qui se trafiquait avec les arbres, mais je considère une contamination éventuelle de nos forêts comme une possibilité effroyable.

Je m'adresse maintenant à M. Bender.

En ce qui concerne le développement rural, nous avons et vous avez mentionné que ce serait une façon de le stimuler alors que M. Klein, un témoin de l'Alberta, nous a fait part de certaines préoccupations il y a environ deux semaines. Il a fait remarquer que les promoteurs de l'industrie des biocarburants avaient tendance à exagérer l'activité économique liée aux biocarburants et que la recherche indique que cette industrie ne créerait qu'un petit nombre d'emplois permanents. Il a attiré l'attention sur le fait que le nombre d'emplois qui disparaîtraient dans d'autres secteurs agricoles serait peut-être plus élevé que le nombre d'emplois directs créés par le secteur des biocarburants.

J'aimerais également que vous fassiez des commentaires sur la question de la contamination que pourrait causer le blé transgénique. Comme nous le savons, notre blé est très apprécié à l'échelle mondiale. S'il existe une faible possibilité que le blé alimentaire de haute qualité que nous exportons soit contaminé, des gens comme vous pourraient avoir des problèmes.

Un projet de loi interdisant l'utilisation de toute matière première de nature transgénique pour l'industrie du biocarburant vous conviendrait-il?

J'aimerais maintenant avoir quelques réponses.

Mate Lucy Sharratt: Merci.

Le Canadian Biotechnology Action Network est préoccupé au sujet des émissions de gaz à effet de serre et du cycle de vie de différentes matières premières, mais ce n'est pas notre spécialité, et nous vous recommandons de poser la question à d'autres témoins. Je pense que vous recevrez demain un autre groupe dans lequel il y a des experts dans ce domaine.

On a soulevé toutes ces questions. Dans ce contexte, notre principale préoccupation est liée à l'impact que ça aurait sur la biodiversité à l'échelle globale, puis sur la biodiversité au Canada, surtout lorsqu'on constate qu'un mandat accru pour les biocarburants entraînerait une expansion de l'agriculture industrielle ou de la monoculture et l'utilisation de cultures transgéniques. À supposer même que le Canada n'importe pas de matières premières pour produire le carburant, ce qui reste à voir, importerait-il dès lors davantage d'aliments pour animaux ou de produits alimentaires? Il semblerait qu'il y ait toujours un problème de concurrence au niveau de l'utilisation des terres pour la production alimentaire, la production de carburant ou la production d'aliments pour bétail. Compte tenu des terres arables que nous avons au Canada et de nos conditions particulières, je pense que c'est encore une question très importante en ce qui concerne notre position à l'échelle mondiale, et ensuite l'impact que cela aurait pour les agriculteurs et les consommateurs canadiens.

Vous avez également posé une question sur la contamination. Quand on voit que Monsanto et d'autres sociétés comme Syngenta promettent de créer de nouvelles cultures transgéniques tout spécialement pour la production d'éthanol ou de biocarburant, je pense que ce sont des cultures que nous ne voulons pas nécessairement trouver dans la chaîne alimentaire, car nous savons qu'elles la contamineront. Il n'y a pas plus de deux jours, le département de l'Agriculture des États-Unis a annoncé une nouvelle contamination du maïs qui n'est pas approuvée. Une contamination est donc inévitable, et c'est une vive préoccupation également.

•(1810)

M. Alex Atamanenko: Pourriez-vous faire des commentaires au sujet de la contamination, monsieur Bender? Je suis sûr qu'il ne nous reste plus beaucoup de temps.

M. Kevin Bender: Je peux d'abord faire des commentaires sur la question du blé transgénique. Actuellement, il n'y a pas de blé transgénique au Canada. La seule culture transgénique que nous pratiquons dans l'ouest du Canada est celle du canola; d'ailleurs, la plupart du canola produit maintenant est du canola génétiquement modifié. Je ne connais pas le chiffre exact; je présume que c'est environ 85 p. 100, pour des considérations touchant la rentabilité. Les variétés traditionnelles ne rapportaient pas assez. Le canola transgénique a fait considérablement baisser l'utilisation de pesticides.

L'industrie de l'éthanol ouvre la porte à l'utilisation de blé transgénique, car on peut faire de la sélection pour obtenir des caractères spécifiques pour la production d'éthanol, notamment des variétés de blé riche en amidon, mais il y en a déjà actuellement, sans modification génétique.

M. Alex Atamanenko: Peut-on faire en sorte que ça ne change pas, en raison des risques élevés de contamination de notre blé de très haute qualité?

M. Kevin Bender: Un facteur à considérer actuellement est le marché du blé américain. Selon certaines rumeurs, il y aura pénurie de blé en Amérique du Nord avant que la nouvelle récolte ne soit faite et, s'il existe une possibilité de produire davantage de blé sur les superficies cultivées actuelles, ce sera peut-être la façon de le faire.

Je ne suis pas un scientifique; je ne suis pas au courant des conséquences de cette façon de procéder, mais c'est en tout cas un facteur à prendre en considération. Si la faim règne dans le monde, il faudra bien trouver un moyen de nourrir tous ces gens.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur Steckle.

M. Paul Steckle: J'adresserai mes questions surtout à Mme Sharratt.

Je pense que vous avez utilisé les termes « dangers extrêmes » à propos de certaines cultures génétiquement modifiées. Vous avez mentionné le peuplier. J'ai probablement planté davantage d'arbres que n'en ont planté au total toutes les autres personnes réunies autour de cette table. J'ai par conséquent certaines connaissances sur le peuplier que vous avez mentionné ou, du moins, sur quelque chose de semblable à cela.

Étant donné qu'il s'agit de carburant — et non d'une source d'alimentation humaine —, comment pouvez-vous parler de « dangers extrêmes » dans ce contexte? Vous faites référence à des matières premières génétiquement modifiées. Y a-t-il un cas à l'échelle mondiale ou pouvez-vous citer un cas où ça a été dommageable pour quelqu'un? Est-ce que les émissions viennent de cultures transgéniques dont on se débarrasse de façon différente?

Il n'y a plus grand-chose en agriculture, à l'heure actuelle, qu'il s'agisse d'avoine, d'orge, de blé ou même de melons d'eau, qui ne soit pas génétiquement modifié. Les pêches, les raisins ou le raisin sans pépins sont génétiquement modifiés.

Sur quoi se base-t-on pour faire de tels commentaires? On entend toutes sortes de commentaires extrêmes mais, au cours des 15 années que j'ai passées ici, personne n'a encore affirmé qu'une seule personne au monde soit tombée malade à cause d'un produit génétiquement modifié, sauf, bien entendu, en cas de transfert génétique entre des animaux et des végétaux.

Je pense qu'il faut être prudents, mais comment peut-on employer des termes aussi forts? Ce sont, à mon avis, des termes alarmistes.

Mme Lucy Sharratt: Merci.

Je pense effectivement que le suivi des impacts sur la santé pose un problème majeur en l'absence d'étiquetage obligatoire ou de surveillance après-vente des produits alimentaires. Malgré cela, on constate déjà, comme je l'ai signalé, certains cas de contamination. Des cultures qui n'ont pas été approuvées pour la consommation humaine se sont introduites dans le système alimentaire par pollinisation croisée, voire à la suite d'une erreur humaine ou d'un mélange. C'est arrivé à plusieurs reprises aux États-Unis.

Dans le cas précis des arbres transgéniques, il s'agit de ce que nous avons qualifié de dangers extrêmes. Ce sont des arbres qui ont été génétiquement modifiés pour avoir une faible teneur en lignine; par conséquent, ils n'ont pas de moyen de défense contre les maladies et les insectes; tout transfert de gènes dans des forêts naturelles canadiennes entraînerait une perturbation profonde d'un écosystème essentiel dans le contexte du changement climatique. Dans ce cas particulier, les impacts environnementaux seraient une contamination génétique par des arbres transgéniques. Des essais avec des arbres présentant ces caractéristiques de faible teneur en lignine sont actuellement en cours en plantation aux États-Unis.

En outre, ce type de technologie aurait d'autres impacts sociaux à l'échelle mondiale.

M. Paul Steckle: Reconnaissez-vous que ce serait une bonne initiative si l'on arrivait à créer une variété de pin qui serait résistante au dendroctone du pin?

Mme Lucy Sharratt: Oui, sauf qu'il faudrait que l'arbre se trouve dans des plantations.

Nous voulons que nos forêts soient protégées contre le changement climatique, car c'est précisément la cause de la présence du dendroctone du pin. Dans le contexte de ce que nous appelons un changement climatique dangereux, la présence du dendroctone est le type d'impact auquel nous pensons. Nous croyons assurément que l'intégration d'arbres transgéniques à nos vieilles forêts naturelles n'a pas lieu d'être.

•(1815)

M. Paul Steckle: Personne ne tombe malade en cas de pollinisation croisée d'une plante ni des suites de la consommation de ce produit par des humains. Est-ce qu'une seule personne est tombée malade ou est décédée à la suite de cela?

On achète en vente libre des médicaments de prescription qui causent des milliers de décès annuellement alors qu'on se préoccupe de risques aussi minimes que ça. Je pense qu'il y a là une exagération que j'ai de la difficulté à comprendre.

Mme Lucy Sharratt: Pour terminer ma réponse, nous avons au moins deux préoccupations très distinctes en ce qui concerne les cultures transgéniques. Nous nous demandons d'une part si les règlements sont adéquats pour déterminer les impacts sur la santé. Il y a ensuite le problème de la contamination de l'environnement qui finit par se poser avec ces cultures et ces semences inappropriées.

Les agriculteurs canadiens ne pratiquent que quatre types de cultures transgéniques: le maïs, le canola, le soja et, maintenant, la betterave sucrière. On ne trouve pas encore de produits alimentaires transgéniques dans notre système, sauf dans les aliments transformés; ça représente, naturellement, un volume assez important. Il existe un très petit nombre de nouveaux cas dans lesquels il faudrait peut-être réexaminer la question des effets sur la santé, si nous nous mettions à manger des légumes et des fruits frais, non transformés.

M. Paul Steckle: Je pourrais en discuter indéfiniment. Les raisins sans pépins sont un bon exemple. Nous en avons tous déjà mangé. On ne cesse d'en acheter, on ne cesse d'en vendre et on ne cesse d'en cultiver. Personne n'est jamais devenu malade à la suite de leur consommation, à ce que je sache; en outre, je les préfère aux autres types de raisins.

Mme Lucy Sharratt: Ce n'est pas un produit de la modification génétique.

M. Paul Steckle: Bien sûr que c'en est un.

Mme Lucy Sharratt: Nous définissons le génie génétique comme l'échange de gènes entre deux organismes.

Le président: Bien. Le temps qui vous était accordé est écoulé.

Monsieur Lauzon.

[Français]

M. Guy Lauzon: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos témoins pour l'importante information qu'ils nous ont donnée. C'est dommage qu'on ait si peu de temps pour discuter de cet enjeu.

[Traduction]

J'aimerais adresser mes commentaires à M. Bender. Monsieur Bender, vous avez fait deux ou trois commentaires que j'ai été vraiment heureux d'entendre.

Vous estimez que c'est une excellente occasion pour les agriculteurs. Comme vous le savez, ce comité est le comité de l'agriculture qui s'intéresse aux agriculteurs. Le gouvernement actuel défend d'abord les intérêts des agriculteurs, et vous pourriez peut-être expliquer en quoi cette industrie les aidera. Vous estimez que c'est une opportunité pour les agriculteurs, surtout les producteurs de céréales et d'oléagineux, qui ont éprouvé des difficultés. Comment ceci pourrait provoquer pour eux un revirement de situation?

M. Kevin Bender: Pour quelques raisons. Pour revenir brièvement à la question de la distinction visuelle des grains, votre comité y a mis un terme; par conséquent, ça se prête à...

M. Guy Lauzon: Nous n'y avons pas encore mis fin, mais c'est certainement...

M. Kevin Bender: C'est en train de se faire.

M. Guy Lauzon: Certains d'entre nous aimeraient beaucoup que ça se fasse, et l'information que vous donnez est très utile à cette cause.

M. Kevin Bender: Ça ouvre la porte à de nouvelles variétés axées plus spécifiquement sur des produits différents, comme l'éthanol; par conséquent, ça crée pour les agriculteurs des Prairies de nouvelles options de vente de leurs récoltes. Nos possibilités sont plutôt

limitées; certaines restrictions sur ce que nous pouvons faire de notre grain sont actuellement imposées, mais ceci ouvre des perspectives plus larges.

M. Guy Lauzon: Nous avons entendu un autre commentaire très intéressant sur la qualité inférieure du grain. Ce serait une chance pour vous de pouvoir le commercialiser. Je suis sûr que vous enregistrez des pertes sur ce grain de qualité inférieure, pour lequel vous aviez de la difficulté à trouver des débouchés. Pensez-vous que ceci sera pour vous une occasion de commercialiser ce grain de qualité inférieure?

M. Kevin Bender: Bien sûr.

Ça fera remonter légèrement le niveau le plus bas du marché. Nous avions par exemple en 2002 du canola auquel avait été attribué le grade d'échantillon en raison de sa teneur élevée en verdure, alors que l'industrie du biodiésel pourra toujours l'utiliser. Par conséquent, ce produit a une valeur que le marché alimentaire ne pourrait pas reconnaître.

M. Guy Lauzon: L'autre de vos commentaires qui m'a beaucoup intéressé... et c'est à vous que je m'adresse, parce que vous travaillez sur le terrain et que vous vivez les difficultés. Un des commentaires que vous avez faits au sujet de l'industrie de l'élevage est qu'il y avait certaines préoccupations. Nous avons discuté avec des éleveurs et la plupart d'entre eux se réjouissent de l'ouverture d'un marché supplémentaire pour les grains, peut-être à un meilleur prix; en ce qui concerne le secteur de l'élevage, comme vous l'avez signalé à propos des distilleries, par exemple, ce pourrait être une situation dans laquelle tout le monde y gagne. J'aimerais que vous le formuliez un peu plus clairement que je ne l'ai fait.

• (1820)

M. Kevin Bender: Je ne suis pas vraiment qualifié pour faire des commentaires détaillés à ce sujet, mais j'y vois certains avantages parce que les drèches de distillerie sont un sous-produit de l'éthanol et que l'éthanol est précisément ce qu'on veut produire à partir des céréales. C'est essentiellement un déchet, qui a toutefois quelques excellentes qualités fourragères; il peut donc combler un vide laissé par les grains fourragers qui sont retirés du marché. La situation est la même en ce qui concerne le canola. Le tourteau de canola est également un aliment pour bétail qui est un sous-produit de l'huile avec laquelle on fabrique le biodiésel.

M. Guy Lauzon: Merci beaucoup.

[Français]

En terminant, j'aimerais dire, monsieur Couture, que j'appuie vos efforts et votre travail avec les jeunes étudiants. C'est sans doute une expérience qui fonctionne très bien.

Je vous félicite de votre bon travail.

M. Yves Couture: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet, veuillez terminer rapidement.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci beaucoup.

Je voudrais poser une question à MM. Barnabé, Couture et Lagacé. Les autres pourront aussi y répondre.

Avez-vous déjà fait des recherches sur le lisier de porc?

M. Simon Barnabé: Oui.

M. Roger Gaudet: Les résultats sont-ils positifs ou négatifs?

M. Simon Barnabé: Le lisier de porc est très difficile à valoriser. Particulièrement dans mon jeune temps, quand je travaillais avec le lisier de porc, on n'a pas obtenu de bons rendements dans la production de biopesticides et d'enzymes pour les détergents. C'est une des raisons pour lesquelles on a axé nos recherches sur les boues d'épuration municipales et les biosolides de papetières.

M. Roger Gaudet: Monsieur Couture?

M. Yves Couture: Une entreprise de Victoriaville se spécialise dans la méthanisation à partir de lisier de porc. Je ne sais pas si vous êtes au courant. Elle a un projet-pilote. Je n'ai pas de données pour l'instant, mais je sais qu'elle planche là-dessus ces temps-ci.

M. Camil Lagacé: Un groupe d'entrepreneurs québécois a eu le droit mondial d'une nouvelle technologie pour la transformation directe de lisier et de purin de porc en biodiésel. Le projet devrait démarrer en mai ou en juin de cette année pour faire ce qu'on appelle, en développement technologique, la preuve de concept. On serait alors capable de traiter l'ensemble des purins, dans une fosse à purin sur le site même, pour la transformation directe en biodiésel.

M. Simon Barnabé: J'aimerais ajouter cependant que lorsqu'on travaille avec les boues biologiques issues du traitement du lisier, on obtient des résultats très intéressants. Il est possible de faire beaucoup de bioproduits commerciaux à partir des boues biologiques issues du traitement du lisier.

M. Camil Lagacé: Pour compléter, j'ajouterais que cela soulève le fait qu'il y aura de plus en plus de concurrence pour avoir accès à l'ensemble des biomasses afin qu'on puisse les valoriser. La concurrence deviendra alors très forte. Des biomasses et des matières résiduelles qui ont peu ou pas de valeur aujourd'hui prendront énormément de valeur avec les années.

M. Roger Gaudet: Madame Lucy, avez-vous entendu parler du lisier de porc?

[Traduction]

Mme Lucy Sharratt: Je m'excuse, mais je n'ai pas compris la question.

[Français]

Je suis désolée.

M. Roger Gaudet: Votre institut a-t-il fait des recherches sur le lisier de porc?

[Traduction]

Mme Lucy Sharratt: Non.

[Français]

M. Roger Gaudet: Et chez vous, monsieur Bender?

[Traduction]

M. Kevin Bender: Un de mes bons amis a actuellement un élevage de porcs près de chez moi. En fait, je loue une partie de ses terres. On lui a proposé de transformer une partie de son lisier en méthane sur place, avec un biodigester. Je ne connais pas encore le processus, mais on est en train de l'installer. Je ne peux pas faire de commentaires sur la production ni sur la façon dont ça fonctionnera mais, à première vue, j'ai l'impression que c'est une très bonne solution de rechange.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gaudet.

[Traduction]

Nous avons quelques questions de gestion interne à régler; nous avons quelques motions à examiner.

Je remercie les témoins pour leur participation et leurs commentaires. Ça nous aidera à donner de la consistance à notre débat, demain en fin de matinée, quand nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi C-33, après avoir entendu un autre groupe de témoins. Vous pouvez vous en aller.

Chers collègues, nous avons du travail.

Je vous rappelle que demain à 12 h 30, les Jeunes agriculteurs organisent un déjeuner pour nous. Deux ou trois d'entre vous seulement ont donné leur réponse. Ce déjeuner a lieu à 12 h 30, au 131, rue Queen, pièce 853.

En outre, la séance de demain débutera à 9 h 30 au lieu de 9 heures.

Oui, c'est à 12 h 30, au 131, rue Queen. Il s'agit d'un de nos nouveaux édifices. Quand nous avons fermé La Promenade, un grand nombre de bureaux ont été déménagés dans cet édifice-là.

• (1825)

M. Lloyd St. Amand (Brant, Lib.): Est-ce la pièce 307, édifice de l'Ouest?

Le président: Oui, pièce 307, édifice de l'Ouest, pour la séance du comité, demain matin, à 9 h 30. Nous y resterons jusqu'à ce que ceci soit terminé.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Je voudrais poser une question également, monsieur le président.

La séance du comité doit débuter à 9 h 30 et durer jusqu'à 14 heures. Que se passera-t-il quand nous serons tous au déjeuner avec les Jeunes agriculteurs?

L'hon. Carol Skelton: J'ai déjà prévenu que je ne pourrais pas y aller.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): J'irai à votre place.

L'hon. Wayne Easter: Je dois y aller. Les Jeunes agriculteurs...

Le président: Je vous encourage à rester libres jusqu'à 14 heures. Nous espérons pouvoir suspendre la séance pour aller déjeuner avec les membres de l'Association des jeunes agriculteurs puis revenir pour terminer l'étude article par article.

M. Larry Miller: Pourquoi la séance durera-t-elle jusqu'à 14 heures?

Le président: Nous avons réservé la salle jusqu'à cette heure-là, au cas où nous en aurions besoin.

M. Larry Miller: Je ne me souviens pas qu'il y ait eu consensus à ce sujet.

L'hon. Carol Skelton: Nous avons donné notre accord au président.

M. Guy Lauzon: Vous n'étiez pas là, monsieur Miller, mais j'ai voté à votre place.

Le président: Avant d'abandonner le projet de loi C-33 pour le reste de la journée, nous devons trouver quelqu'un pour proposer une motion sur les dépenses, à savoir: Que le budget opérationnel de 35 700 \$ pour l'étude du Comité sur le projet de loi C-33 soit adopté.

J'ai besoin de quelqu'un pour la présenter. Monsieur Steckle la présente.

Y a-t-il des commentaires?

M. Ken Boshcoff: Malgré toutes les bonnes manières, on avait l'impression que lorsqu'ils sont arrivés ici, les témoins ne savaient pas... Je ne sais pas comment ils ont été choisis, mais on avait l'impression qu'ils ne savaient pas ce qu'ils faisaient ici.

Le président: Les témoins sont convoqués en se basant sur les listes présentées par les membres. Nous leur avons demandé de venir témoigner et nous leur remboursions leurs dépenses.

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous avons également une motion de M. Bellavance.

Voulez-vous en faire lecture officielle?

[Français]

M. André Bellavance: Je serai bref, monsieur le président. Je pense que tout le monde l'a en main. Je veux souligner qu'on a récemment tenu un débat d'urgence sur ce dossier. Je suis très fier d'avoir amené ce sujet sur le parquet de la Chambre. Je suis aussi content que le ministre ait réagi rapidement. J'ai discuté avec lui vendredi. Aujourd'hui, il a présenté un projet de loi.

Cependant, je veux expliquer pourquoi je présente toujours cette motion: des solutions à plus long terme ont été proposées par le comité de façon unanime, et j'aimerais que, par votre entremise, on fasse savoir au ministre que c'est important de mettre de l'avant ces recommandations unanimes.

Je n'estime pas que le projet de loi règle tout le dossier et je sais que le gouvernement a une date butoir pour nous répondre. J'aimerais que, par votre entremise, on garde le dossier vivant en disant au ministre qu'on aimerait obtenir une réponse rapidement. On aimerait avoir des solutions à plus long terme aux problèmes que vit le secteur du bétail.

[Traduction]

Le président: Nous donnons la parole à M. Miller, puis à M. Lauzon.

M. Larry Miller: Ce n'est pas tellement pour faire des commentaires, mais pour signaler que la dernière ligne de la version anglaise ne paraît pas correcte. Il y est indiqué ceci: « in order to contribute reduce the problems ».

M. Ken Boshcoff: C'est très bien en français.

M. Larry Miller: Oui, ça va très bien en français.

[Français]

M. André Bellavance: Ce n'est pas ma traduction.

[Traduction]

M. Larry Miller: Non, je sais que ce n'est pas la vôtre. Comment est-ce que ça devrait être formulé en anglais, alors?

Le président: M. Lauzon est le premier sur la liste.

Ça signifie probablement « in order to contribute to reducing the problems ». C'est probablement la traduction exacte.

M. Paul Steckle: Et si on ajoutait « to ».

M. Larry Miller: Il suffit de biffer le terme « contribute ».

Le président: Par conséquent, ce devrait être « in order to reduce the problems ». Pourtant, il y a « contribuer » dans la version française.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: Il suffit d'indiquer « in order to contribute to reducing the problems ».

Le président: Je pensais également que ça voulait dire « to reducing ». Il suffit de corriger la version anglaise.

J'ai les noms de M. Lauzon, M. Steckle, puis M. Atamanenko sur la liste.

[Français]

M. Guy Lauzon: J'ai parlé avec André avant cette réunion. Vous ne serez peut-être pas d'accord, mais je veux répéter que je pense que ce qu'a décidé le ministre aujourd'hui... On retrouve la plupart des recommandations dans ce projet de loi. Si on adopte une motion, cela ira à l'encontre de ce que ce projet de loi essaie de faire. J'ai examiné les recommandations et je pense que la plupart d'entre elles sont assez bien suivies dans le projet de loi déposé aujourd'hui.

• (1830)

[Traduction]

J'aimerais signaler que, d'une manière générale, les recommandations du rapport ont été suivies, et je pense que nous devrions en tenir compte. Notre rôle est d'essayer d'aider les agriculteurs, et je pense que ce projet de loi les aidera beaucoup. Le ministre a fait preuve d'une grande confiance et il a retiré ceci du budget, pour que nous puissions régler la question.

Ce sont tous les commentaires que j'avais à faire, monsieur le président. Merci.

Le président: Monsieur Steckle, vous avez mentionné qu'on avait répondu à votre question.

Monsieur Atamanenko.

[Français]

M. Alex Atamanenko: Je suis d'accord en un sens, mais je vois cela comme une assurance. Je crois que c'est ce que pense André. On est d'accord. J'ai aussi parlé au ministre et je suis très content qu'il fasse ce qu'il fait. Il ne manque qu'une assurance pour vérifier que tout ce qu'on a recommandé est là, et c'est tout. Cela ne va pas à l'encontre du projet de loi. On va l'appuyer et voter en sa faveur. C'est seulement pour s'assurer qu'il n'y a pas un point qu'on ne couvre pas.

C'est ce que je pense. Je ne sais pas si c'était ton but, André.

[Traduction]

Le président: Monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le président, je ne suis pas du tout d'accord avec le secrétaire parlementaire. Ce projet de loi ne couvre pas toutes les recommandations faites dans le rapport du comité, et c'est une question dont on pourrait discuter un autre jour. Cependant, en ce qui concerne le commentaire à l'effet que le ministre accompli des merveilles, en fait...

Monsieur le secrétaire parlementaire, je pense que, le 29 janvier, vous avez annoncé que les producteurs de boeuf et de porc recevaient des subventions en ce moment. Il est clair, d'après la substance de ce projet de loi, qu'ils ne reçoivent pas encore de subventions. Nous avons déjà perdu cinq ou six mois. Si vous pensez que c'est de la performance de la part du gouvernement, je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Nous en discuterons à 22 heures, quand nous examinerons le projet de loi.

Nous voulons faire ce que nous pouvons pour aider les producteurs. Nous avons toutefois un projet de loi à examiner à la Chambre ce soir alors que nous aurons un breffage sur le projet de loi demain. Qu'a fait le gouvernement au cours des cinq ou six derniers mois? Qu'avez-vous fait, monsieur le secrétaire parlementaire, à propos des réponses que vous avez données à la Chambre où vous affirmiez qu'on était en train de verser les subventions? Elles n'ont pas été versées.

Monsieur le président, j'appuie la motion car je veux qu'elle soit mise en oeuvre.

M. Larry Miller: J'invoque le Règlement, monsieur le président; M. Easter n'est peut-être pas satisfait du montant des subventions qui ont été versées, mais elles ont été versées. De nombreux agriculteurs ont communiqué avec moi. Certains sont satisfaits et d'autres le sont moins. Il est toutefois absolument faux de prétendre que les subventions n'ont pas été versées. J'estime qu'il fallait le signaler.

Le président: À moins que l'on veuille entamer une discussion à ce sujet, nous devons examiner une motion qui demande que le comité écrive au ministre. C'est une façon de donner plus de poids à nos commentaires.

Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: J'aimerais qu'on tienne un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

[Traduction]

Le président: Vous avez demandé un vote par appel nominal. C'est ainsi que nous procéderons.

(La motion est adoptée par 7 voix contre 4.)

Le président: Nous avons une deuxième motion à examiner, une motion de M. Miller.

Monsieur Miller, voulez-vous proposer la motion?

• (1835)

M. Larry Miller: Oui, monsieur le président, puis je ferai de brefs commentaires lorsque ce sera approprié.

Le président: Faites-le tout de suite.

M. Larry Miller: Je pense que la motion est assez explicite.

J'ai entendu plusieurs doléances, et je suis sûr que d'autres membres du comité en ont entendu également, au sujet du projet américain de réglementation concernant l'étiquetage du pays d'origine ou COOL, tel qu'on l'appelle dans le Farm Bill. Je pense que cette motion indique que le Canada s'attribue essentiellement le pouvoir — et surtout qu'il a l'appui du comité — de mettre en oeuvre des mesures nécessaires à cet effet, si c'était le cas. Je pense que c'est tout ce qu'il y a à dire.

Le président: Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: Monsieur Miller, je pense que je comprends ce que vous voulez dire. Je ne sais toutefois pas si c'est assez clair d'indiquer que, dans l'éventualité où le projet de loi sur l'agriculture (Farm Bill) américain ne rencontrerait pas ces exigences, « le Canada considérera alors de prendre les mesures nécessaires afin que ce projet de loi soit conforme aux dites exigences ». Je ne sais pas très bien ce que vous voulez dire. Pourriez-vous expliquer?

M. Larry Miller: Il s'agit essentiellement d'un avis que l'on adresse aux Américains au cas où leur initiative irait à l'encontre des exigences de l'ALENA ou de l'OMC. C'est ainsi que je le conçois.

M. Alex Atamanenko: Bien.

Le président: Je pense que ce que vous recommandez, c'est qu'on puisse demander à des groupes d'experts de l'ALENA ou de l'OMC de prendre l'affaire en main.

Monsieur Steckle, puis M. Bellavance.

M. Paul Steckle: Je sais ce que vous voulez faire, monsieur Miller, et j'appuie l'objet de la motion, mais je pense que ce serait à peu près aussi efficace que de tenter de changer la date de la prochaine éclipse de Lune.

Nous savons ce qui s'est passé en ce qui concerne les importations et les exportations de boeuf. Nous savons ce qui est arrivé pour tous les types d'initiatives que les Américains veulent prendre. Ils n'en font qu'à leur tête. Nous avons déjà en place... S'il y avait une contestation, elle serait de toute façon confiée à un groupe d'experts international. Nous ne pourrions pas faire changer leur façon de procéder en ce qui concerne l'étiquetage du pays d'origine, peu importe le nombre de lettres que nous enverrons ou à qui nous les enverrons.

Bien que je sois disposé à vous appuyer, je sais ce qui se passera. Ce sera classé dans un dossier non prioritaire. Les Américains feront exactement ce qu'ils veulent. Il vous sera probablement aussi facile de changer la date de l'éclipse de Lune que de les faire changer d'avis.

M. Larry Miller: Le seul commentaire que je voudrais faire, c'est que je n'ai jamais rien obtenu sans avoir tenté ma chance. Je prends toutefois bonne note de votre remarque.

Le président: Quand nous sommes allés aux États-Unis, notre comité a rencontré Collin Peterson, président du comité de l'agriculture de la Chambre. Nous avons déjà pris des mesures commerciales contre les États-Unis, au sujet du projet de loi sur l'agriculture américain — en ce qui concerne le maïs — et M. Peterson a répondu qu'on nous écoutait et qu'on était au courant de nos commentaires. Par conséquent, ce n'est pas mauvais d'envoyer un message.

Monsieur Bellavance.

[Français]

M. André Bellavance: James, sans rien vouloir t'enlever en tant que président du comité, je me pose une question. Le greffier pourra peut-être nous éclairer. Dans le deuxième paragraphe, on dit que c'est toi, le président du comité, qui avertira les Américains s'ils ne font pas ce qu'on leur demande. On peut lire: « [...] le Canada considérera alors de prendre les mesures nécessaires afin que ce projet de loi soit conforme aux dites exigences. » C'est donc le président de notre comité qui avertira un pays comme les États-Unis que le Canada, en tant que pays, prendra telle ou telle mesure.

As-tu le pouvoir de le faire? Parles-tu au nom du Canada? Je comprendrais que le ministre le fasse, mais toi, à titre de président du comité, je me demande si tu peux le faire. C'est technique, mais c'est important de le savoir avant de l'écrire.

[Traduction]

Le président: La traduction est fidèle à la version anglaise, n'est-ce pas?

M. Larry Miller: La motion indique que le président...

Le président: Nous demandons aux ministres de l'Agriculture et du Commerce d'écrire ces lettres pour le Parlement. Par conséquent, ce sont le ministre Ritz et le ministre Emerson qui enverraient une lettre. La lettre ne viendrait pas de notre comité; nous leur demanderions d'envoyer cette lettre à l'organe exécutif.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: Je voudrais revenir aux commentaires que M. Miller a faits, à propos de faire tout ce qui est en notre pouvoir. On ne peut pas gagner un prix à la loterie si l'on n'a pas acheté de billet, n'est-ce pas?

M. Larry Miller: C'est pour ça que je ne gagne jamais.

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

Je mets la motion aux voix.

M. Miller réclame un vote par appel nominal.

(La motion est adoptée par 10 voix contre 1 [Voir le *Procès-verbal*].)

Le président: Comme il ne reste plus d'autres questions à examiner, nous allons lever la séance. À demain...

• (1840)

M. Ken Boshcoff: Combien de temps durera la séance demain, monsieur Bezan?

Le président: Nous avons cinq amendements à examiner dans le cadre de l'étude article par article. Nous les ferons distribuer immédiatement, ou alors vous pourrez venir les prendre à la table.

Ce sont de tout nouveaux amendements, il y en a trois du Bloc et deux du NPD.

L'hon. Wayne Easter: Il ne me reste qu'une seule autre remarque à faire, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Easter.

L'hon. Wayne Easter: Vous l'avez peut-être annoncé, mais je pense qu'il avait été entendu qu'on discuterait du projet de loi C-44 vers 22 heures ce soir.

Le président: Puis, à la fin de la discussion, il sera proposé à toutes les étapes et réputé avoir été...

Nous ne devons même pas voter une fois que ce sera accepté. Est-ce bien cela?

L'hon. Wayne Easter: Non. Je pense qu'il est accepté...

Le président: Et renvoyé au Sénat.

Sur ce, je vous demande de venir chercher les amendements pour que vous les ayez pour demain matin. À demain.

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.