



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

ENVI • NUMÉRO 028 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 10 juin 2014

Président

M. Harold Albrecht

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le mardi 10 juin 2014

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC)): Je déclare la 28^e réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable ouverte. Nous poursuivons notre étude de la gestion des déchets solides municipaux et industriels.

Nous recevons aujourd'hui, de l'Association canadienne des carburants renouvelables, M. Scott Thurlow, président. Bienvenue.

De l'Enerkem, nous avons Mme Marie-Hélène Labrie, vice-présidente, Affaires gouvernementales et communications. Bienvenue.

De l'Association canadienne du droit de l'environnement, nous accueillons par vidéoconférence, de Toronto, Mme Theresa McCleaghnan, directrice exécutive et conseillère juridique, et Mme Fe de Leon, chercheuse. Bienvenue.

Chaque groupe aura 10 minutes pour faire des remarques préliminaires. Lorsqu'ils auront terminé, les membres du comité leur poseront des questions.

Commençons avec M. Scott Thurlow, de l'Association canadienne des carburants renouvelables. Bonjour, monsieur Thurlow.

M. W. Scott Thurlow (président, Association canadienne des carburants renouvelables): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui au nom de l'industrie des biocarburants du Canada pour parler de la gestion des déchets et des sites d'enfouissement ici au pays.

Fondée en 1984, l'Association canadienne des carburants renouvelables est le principal défenseur au Canada des avantages économiques et environnementaux des biocarburants et représente l'ensemble du spectre de l'industrie canadienne des biocarburants.

Partout au Canada, nos usines de production de carburants renouvelables génèrent des retombées économiques brutes de 3,5 milliards de dollars par an pour l'économie nationale, et créent plus de 14 000 emplois directs et indirects.

En avril dernier, l'association a lancé la nouvelle vision et le plan d'action de notre industrie qui s'intitule « Évolution et croissance ». Une copie du plan d'action devrait avoir été distribuée à tous les membres du comité avant mon témoignage. Il s'agit du premier plan global sur les biocarburants au Canada depuis de nombreuses années. Il contient six recommandations stratégiques pour la croissance et l'expansion continues de l'utilisation et de la production des biocarburants au Canada.

Une partie importante de notre plan est de transformer le Canada en une superpuissance de l'énergie propre et d'assurer la transition de nos usines actuelles d'éthanol et de biodiesel vers des bioraffineries de l'avenir. Le travail est bien avancé. En fait, j'ai assisté la semaine dernière à l'inauguration de la bioraffinerie d'Enerkem, à Edmonton.

Les déchets solides municipaux sont un problème environnemental pour toutes les populations et les villes du monde. Comme vous le savez, certaines municipalités envoient leurs déchets vers d'autres villes ou d'autres pays, dépensant ainsi du capital et de l'énergie pour gérer un problème qui ne risque pas de disparaître. Il ne fait aucun doute que la conservation sera toujours la première et la meilleure solution, mais avec des populations et des économies en expansion, nous continuerons à produire des déchets solides municipaux, même si nous faisons de notre mieux pour réduire, réutiliser et recycler.

Les membres de l'association travaillent déjà à réduire la quantité de déchets envoyés aux sites d'enfouissement tout en créant simultanément de l'énergie. Comme je l'ai mentionné, la semaine dernière, Enerkem a ouvert son usine d'ensilage commerciale de production de biocarburants et de produits chimiques à partir de déchets, une première au monde. De plus, à Varennes, au Québec, GreenField Specialty Alcohols transforme les déchets organiques provenant des secteurs résidentiels, industriels, commerciaux et institutionnels en biogaz. Un digesteur anaérobie sera installé sur le site existant d'une usine de production d'éthanol à partir du maïs et utilisera des déchets organiques provenant de communautés locales de la côte Sud pour remplacer une portion du gaz naturel utilisée par l'usine.

Ces efforts fourniront une nouvelle source de carburant propre et renouvelable ainsi que du compost de grande qualité pour usage direct dans les champs agricoles. L'installation permettra la récupération et le traitement de plus 79 000 tonnes métriques de matières organiques par année. La construction de cette nouvelle installation devrait commencer en juillet et se terminer d'ici septembre 2015.

Sur le même site, GFSA s'associera à Enerkem pour utiliser ses technologies thermochimiques afin de produire de l'éthanol cellulosique à partir de déchets industriels, ce qui permettra de réduire davantage la quantité de déchets envoyée aux sites d'enfouissement.

On dit souvent que les difficultés sont des occasions en devenir. Nous avons des difficultés liées à la gestion des déchets, pour ne pas dire un problème, et une occasion pour les carburants renouvelables qui nous permettrait de réduire les déchets solides municipaux ainsi que les répercussions sur l'environnement des gaz à effet de serre provenant des combustibles fossiles. Il y a ici un double avantage au niveau des gaz à effet de serre, car si les déchets solides municipaux ne sont pas traités, ils continuent de se dégrader au fil du temps et génèrent davantage de gaz à effet de serre.

Le besoin environnemental est réel. Les avantages environnementaux sont clairs. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une stratégie pour atteindre nos objectifs. Le partenariat Enerkem-Edmonton peut servir de modèle pour toutes les municipalités. Plutôt que de payer des frais de déversement pour enfouir ces déchets, la ville d'Edmonton a plutôt choisi de faire des investissements stratégiques, d'investir du capital dans des technologies qui lui permettront de se débarrasser de déchets pour toujours en les convertissant en énergie et en produits chimiques.

Toute municipalité qui dépense des fonds publics pour traiter des déchets, que ce soit pour les enfouir ou les faire transporter, devrait examiner d'un oeil critique l'utilisation de ce capital. Les fonds déboursés pour payer ces frais — des coûts irrécupérables — pourraient être investis dans des technologies qui leur permettraient de se débarrasser pour toujours des déchets en les transformant en énergie ou en produits chimiques.

Les municipalités ne représentent qu'une part des partenaires dont nous avons besoin. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont leur propre rôle à jouer. Plus précisément, nous voulons faire en sorte que le Canada continue de produire et de consommer des carburants renouvelables qui brûlent sans résidu et permettent de réduire les déchets envoyés aux sites d'enfouissement.

Les biocarburants celluloseux produits à partir de déchets sont indifférenciables de l'éthanol traditionnel produit à partir du maïs ou du blé, mais comme vous pouvez imaginer, ce type de technologie exige énormément d'investissements et les risques associés à ces projets sont considérables. De plus, au Canada, la situation est compliquée parce que d'autres administrations soutiennent une concurrence féroce pour accéder à ces capitaux d'investissement et offrent des politiques incitatives agressives. Les États-Unis ont mis en place des obligations volumétriques pour les carburants celluloseux, ce qui a pour effet d'attirer une grande partie du capital de risque vers ce pays.

Pour aider les producteurs canadiens à obtenir des investissements et à produire ces carburants au Canada, nous demandons au gouvernement fédéral d'éliminer la taxe d'accise sur les carburants celluloseux. Par le passé, les exonérations fiscales pour l'éthanol et le biodiesel ont contribué à lancer ces industries au Canada.

Il y a un deuxième élément qui, selon nous, va pousser les entreprises à avoir recours aux biocarburants celluloseux, et c'est la nécessité de mesurer de façon appropriée la valeur que représentent les réductions de GES qu'elles entraînent. Les biocarburants celluloseux réduisent les GES à hauteur de 60 % par rapport à l'essence à base de pétrole. Il est donc essentiel d'obtenir la juste valeur de ces avantages environnementaux pour le succès de tous les carburants renouvelables. Si les entreprises pouvaient avoir une juste valeur pour les réductions d'émissions, l'écart entre les biocarburants avancés et les produits concurrents se resserrerait davantage.

En terminant, il faut mettre à la disposition des consommateurs canadiens, à la pompe, des mélanges plus riches en éthanol. Les normes de consommation moyenne des véhicules d'entreprises, introduites par le gouvernement actuel pour harmoniser les normes sur les économies de carburant en Amérique du Nord, exigeront des améliorations en matière d'économie de carburant dès la production des modèles 2017 de véhicules. C'est dans un avenir assez rapproché. Les fabricants de cet équipement, y compris Ford, General Motors et Mercedes, réclament des carburants à plus forte teneur en octane afin de respecter leurs obligations au titre du CAFE, et il n'existe aucune source d'octane plus propre et moins coûteuse que l'éthanol.

Jusqu'à présent, notre infrastructure liée au carburant n'a pas suivi le rythme de la technologie. Il suffit d'en parler aux propriétaires des quelque 3 millions de véhicules qui circulent sur nos routes et qui peuvent consommer jusqu'à 85 % d'éthanol. Les consommateurs doivent avoir un choix à la pompe, ce qui n'est pas le cas actuellement.

L'ACCR réclame de la part des gouvernements fédéral et provinciaux des investissements stratégiques dans l'infrastructure et demande à ces gouvernements d'encourager la transformation des pompes des détaillants indépendants afin de permettre l'arrivée sur le marché de mélanges à plus haute teneur, donnant ainsi plus de choix aux consommateurs. Ces mélanges doivent notamment être des biocarburants celluloseux à base de déchets.

Nous faisons face à un véritable défi environnemental, mais nous pouvons le relever. La technologie des carburants renouvelables nous donne la possibilité de réduire la quantité de déchets solides déversés dans nos sites d'enfouissement, de réduire les GES et de produire des carburants qui sont durables. Il nous suffit de saisir l'occasion.

Merci. Je répondrai volontiers à vos questions.

● (1535)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thurlow, et merci d'avoir respecté les 10 minutes imparties.

Vous avez dit « 79 », mais à la page 1 de vos notes, on peut lire ceci: « Ces efforts fourniront une nouvelle source de carburant propre et renouvelable ainsi que du compost de grande qualité pour usage direct dans les champs agricoles ». L'installation va permettre de récupérer et de traiter plus de 49...

M. W. Scott Thurlow: En effet, 49 tonnes métriques.

Le président: Vous avez dit « 79 ».

M. W. Scott Thurlow: Oh, excusez-moi.

Le président: Merci de cette précision. Je voulais vérifier.

M. W. Scott Thurlow: J'arrondis toujours.

Le président: Quand je donne la parole aux membres du comité, j'arrondis à la baisse, et ils s'en sont aperçus.

Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant Marie-Hélène Labrie, vice-présidente des relations gouvernementales chez Enerkem.

Bienvenue.

[Français]

Mme Marie-Hélène Labrie (vice-présidente senior, Affaires gouvernementales et communications, Enerkem): Merci, monsieur le président. Bonjour.

Enerkem est une entreprise privée québécoise qui produit des biocarburants et des produits chimiques renouvelables à partir de matières résiduelles comme les déchets non recyclables et non compostables. Grâce à sa technologie exclusive, Enerkem convertit les matières résiduelles vouées à l'enfouissement en produits à valeur ajoutée comme le biométhanol et l'éthanol.

[Traduction]

Enerkem a été fondée par deux hommes visionnaires qui sont toujours au sein de l'équipe de la haute direction: Esteban Chornet, un scientifique de renommée mondiale, et Vincent Chornet, un entrepreneur et homme d'affaires bien connu.

Enerkem a son siège social à Montréal et emploie 170 personnes au Canada, dont 30 % sont des ingénieurs. La compagnie est à la fois une installation pilote et une installation de démonstration dans la province de Québec et, la semaine dernière, elle a inauguré l'Enerkem Alberta Biofuels, sa première installation de dimension commerciale. Cette usine innovatrice est située à Edmonton. C'est la première installation de la sorte où l'on convertit des déchets solides en biocarburants et en produits chimiques renouvelables. Enerkem envisage d'ouvrir d'autres bioraffineries en Amérique du Nord et à l'étranger, mettant à profit ainsi son approche modulaire.

Le projet qui verra le jour sous peu est une bioraffinerie à Varennes, au Québec, où l'on utilisera des débris de construction et de démolition. Cette installation, la première de ce genre, reçoit du financement du Fonds des biocarburants de la prochaine génération, qui est géré par TDCC.

La technologie d'Enerkem est pionnière, car elle utilise des déchets non recyclables plutôt que du pétrole pour produire des carburants liquides et des produits chimiques renouvelables. C'est une véritable bioraffinerie. Grâce à elle, nous sommes moins dépendants des sources fossiles. Elle transforme la façon dont les collectivités gèrent leurs déchets, car elle offre une solution économique et durable pour remplacer les sites d'enfouissement et l'incinération. Elle est complémentaire au recyclage et au compost qui se font en amont.

La semaine dernière, nous avons inauguré notre première installation avec le maire Iveson d'Edmonton...

Le président: Je comprends que j'ai peut-être été un peu ferme quand j'ai dit 10 minutes. C'est peut-être pour cela que vous parlez rapidement.

• (1540)

Mme Marie-Hélène Labrie: Non, il s'agit peut-être de mon débit normal. Est-il trop rapide?

Le président: Puisque nous avons des interprètes, il serait plus facile si vous pouviez...

Mme Marie-Hélène Labrie: Voulez-vous que je reprenne du début ou...?

Le président: Veuillez ralentir un peu pour leur donner plus de temps.

Mme Marie-Hélène Labrie: Devrais-je reprendre du début?

Le président: Vous n'avez pas à recommencer du début, mais ralentissez un peu à partir de maintenant.

Merci. Je suis désolé de vous avoir interrompu.

Mme Marie-Hélène Labrie: La semaine dernière, nous avons officiellement inauguré notre première installation à pleine échelle à Edmonton. L'annonce a été faite conjointement par le PDG d'Enerkem, M. Vincent Chornet, le maire de la ville d'Edmonton, Don Iveson, de l'honorable Robin Campbell, ministre albertain de l'Environnement et du Développement durable des ressources, et de Diane McQueen, ministre albertaine de l'Énergie. La ville d'Edmonton est un chef de file mondial dans la gestion durable des déchets, et nous sommes fiers d'avoir été choisis pour aider les Edmontoniens à accroître leur taux de réacheminement des déchets actuel de 60 % à 90 %. Alberta Innovates — Energy and Environment Solutions est également partenaire dans ce projet. Ses employés étaient membres du comité directeur qui a fourni des renseignements techniques et des conseils pendant le processus de sélection.

L'installation aura une capacité de production de 38 millions de litres par année, ce qui est suffisant pour approvisionner en essence

composé de 5 % d'éthanol 400 000 voitures par année. Nous prévoyons générer près de 60 millions de dollars de dépenses économiques nettes par année dans la région. Pendant la phase de construction, plus de 600 emplois directs et indirects ont été créés pour la fabrication modulaire des systèmes de l'installation et leur assemblage sur place. Vous avez un sommaire de l'analyse des retombées économiques effectuée par Doyletech.

Le démarrage de la bioraffinerie aura lieu dans quelques jours selon un plan de mise en service rigoureux, qui est presque achevé. La production de biométhanol commencera graduellement pendant la phase de démarrage. En 2015, on ajoutera un module pour convertir le biométhanol en éthanol avancé. L'achèvement de cette installation révolutionnaire est de loin l'une des percées les plus importantes dans les secteurs des déchets et du bioraffinage à ce jour. Les municipalités du monde entier surveillent ce que nous faisons à Edmonton. Nous sommes ravis d'être en train de devenir un modèle pour tant de collectivités et d'industries du monde entier.

Les technologies d'Enerkem sont des innovations en matière de technologies propres mises au point ici même. Elles sont le résultat de plus de 10 ans d'efforts soutenus pour mettre à niveau notre technologie à partir de projets pilotes et de démonstration pour atteindre une échelle commerciale.

Les technologies de rupture ne sont pas des succès instantanés. Elles sont élaborées par des clients, des fondateurs visionnaires et des investisseurs qui ont un objectif commun. Les usines pilotes et de démonstration prennent des années à se mettre sur pied et nécessitent de la discipline et des efforts soutenus. Il faut également des politiques gouvernementales et des programmes qui stimulent l'investissement privé, qui ouvrent le marché et qui aident à passer du laboratoire au projet pilote à l'usine de démonstration pour arriver à la production de pleine échelle.

Enerkem a bénéficié de l'appui du gouvernement fédéral qui, par l'entremise de Ressources naturelles Canada, du CRSNG et du Fonds Technologies du développement durable Canada, nous a fourni de l'aide pour mettre au point notre technologie dès le début et qui continue à ce jour d'être un partenaire essentiel à notre succès.

Le gouvernement du Québec a aussi participé à chaque étape de notre développement et de notre croissance, des premières phases de recherche à l'Université de Sherbrooke jusqu'à la mise au point de notre infrastructure de fabrication d'équipement modulaire. Le gouvernement de l'Alberta est un autre de nos partenaires par l'entremise d'Alberta Innovates — Energy Environment Solutions, d'Alberta Energy et de la Climate Change and Emissions Management Corporation.

Les politiques relatives aux normes sur les carburants renouvelables sont la pierre angulaire de la croissance commerciale d'Enerkem. Elles ont ouvert le marché pour les biocarburants d'Enerkem et ont créé le climat de certitude nécessaire pour attirer des investissements privés. Enerkem a réussi à obtenir 240 millions de dollars de capitaux privés depuis sa création.

Selon Analytica Advisors, qui surveille le secteur des technologies propres du Canada depuis cinq ans, l'industrie canadienne se chiffre à 11 milliards de dollars à l'heure actuelle et est déjà sur la bonne voie d'atteindre 22 milliards de dollars d'ici 2022. Son succès est dû en partie à sa structure. En effet, l'industrie est composée d'environ 700 PME situées un peu partout au pays. La plupart d'entre elles ont des revenus de moins de 50 millions de dollars, mais ensemble, elles investissent 1 milliard de dollars dans la R-D et emploient 41 100 Canadiens, dont 20 % n'ont pas encore célébré leur 30^e anniversaire.

En plus de fournir des solutions pour la gestion des déchets ici au Canada, la technologie propre d'Enerkem ouvre la porte à une augmentation des exportations. En Amérique du Nord seulement, 529 millions de tonnes de déchets sont produites chaque année. Plus de la moitié de ces déchets aboutissent dans des décharges alors qu'ils pourraient être convertis en 63 000 milliards de litres de biocarburant par année grâce à la technologie d'Enerkem.

• (1545)

Comme l'approche de fabrication d'Enerkem est modulaire, les installations de bioraffinage peuvent être construites en grande partie aux États-Unis ou ailleurs à partir de modules préfabriqués dans l'Est du Canada, où Enerkem a construit la majeure partie de son infrastructure manufacturière.

Les avantages de la conversion de nos déchets non recyclables en produits à valeur ajoutée sont importants pour les Canadiens. Elle permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 60 %. Elle offre aux municipalités une solution de rechange rentable pour remplacer les décharges et l'incinération. Elle accroît la diversification énergétique et rend notre panier énergétique plus écologique. Elle aide à exécuter les mandats fédéraux et provinciaux en matière de combustibles renouvelables. Elle accroît notre production interne et réduit nos importations de biocarburants en les remplaçant par des biocarburants de deuxième génération produits localement. Elle crée des emplois verts de qualité. Elle permet à une nouvelle industrie de se développer, celui de la bioraffinerie. Elle stimule les économies régionales. Elle contribue à revitaliser notre secteur manufacturier. Elle fait mieux connaître le Canada en tant que chef de file dans le domaine des technologies propres et elle contribue à l'avancement de la recherche sur les produits chimiques avancés et sur les nouveaux biocarburants.

Afin d'assurer le développement d'un secteur de la gestion durable des déchets au Canada, nous aimerions faire quatre recommandations.

[Français]

Premièrement, le gouvernement fédéral doit poursuivre ses efforts en vue de soutenir la commercialisation des innovations et technologies propres canadiennes.

[Traduction]

Diverses activités peuvent garantir que les innovations, qui ont le potentiel de résoudre les problèmes de gestion des déchets de manière rentable, seront appuyées jusqu'à ce qu'elles atteignent leur pleine échelle commerciale. Ces politiques et programmes sont essentiels pour attirer les investissements privés nécessaires pour mettre à niveau les technologies et financer des projets uniques jusqu'à ce qu'ils puissent être financés d'une manière plus traditionnelle, c'est-à-dire au moyen d'emprunts bancaires.

Les crédits d'impôt pour la R-D et le Fonds Technologies du développement durable Canada illustrent bien le rôle utile que peut jouer le gouvernement fédéral.

[Français]

Deuxièmement, les gouvernements doivent s'assurer que la réglementation tient compte des nouvelles technologies et qu'elle est mise à jour afin de refléter cette nouvelle réalité.

[Traduction]

Par exemple, les technologies propres utilisées pour convertir les déchets par la chaleur mais sans combustion, comme des incinérateurs, peuvent parfois être forcées de suivre les mêmes processus d'obtention de permis environnementaux restrictifs que les

incinérateurs. Ces règlements provinciaux doivent absolument être mis à jour puisqu'ils nuisent maintenant à la mise au point de projets de réacheminement durable des déchets et finissent par renforcer le statu quo, c'est-à-dire, l'utilisation des décharges.

[Français]

Troisièmement, le gouvernement fédéral doit sérieusement envisager de prendre des initiatives pour stimuler le secteur des biocarburants de deuxième génération.

[Traduction]

Le secteur des biocarburants de deuxième génération n'a pas bénéficié des programmes mis en place à l'intention de l'industrie des biocarburants classiques, en raison du moment de son déploiement commercial. Aujourd'hui, il n'existe qu'un programme qui permet de financer uniquement un projet. Il s'agit du Fonds des biocarburants de la prochaine génération administré par TDDC.

D'autres pays ont mis en place des politiques pour stimuler le développement du secteur des biocarburants de deuxième génération. Certains pays, comme le Royaume-Uni, ont un facteur de double comptage pour l'éthanol cellulosique. Un litre d'éthanol cellulosique compte pour deux litres, ce qui incite les raffineurs à acheter ce produit et les investisseurs à financer ces projets à forte intensité de capital. Aux États-Unis, le gouvernement fédéral a créé un mandat précis pour les biocarburants cellulosiques et accordent des incitatifs fiscaux à ce secteur.

Nous aimerions recommander que le gouvernement exempte les biocarburants cellulosiques de l'application de la taxe d'accise sur les carburants. L'exemption de cette taxe d'accise fédérale de 10 ¢ le litre contribuerait directement à l'atteinte de l'objectif du gouvernement visant à stimuler la croissance économique d'une manière financièrement responsable, tout en réduisant les émissions de GES.

• (1550)

[Français]

Finalement, nous aimerions suggérer que les biocarburants produits à partir de déchets soient aussi admissibles à l'incitatif fiscal qu'est la déduction pour amortissement accéléré pour le matériel de production d'énergie propre.

[Traduction]

La déduction pour amortissement accéléré pour la production d'énergie propre des catégories 43.1 et 43.2 s'applique à divers équipements de production ou de conservation de l'énergie qui utilisent des énergies renouvelables comme les gaz d'enfouissement. Cependant, cela ne comprend pas nos équipements qui produisent des carburants liquides pour les transports à partir de déchets plutôt que de l'énergie stationnaire.

En conclusion, la technologie et les installations d'Enerkem offrent aux Canadiens une solution de rechange durable aux décharges et à l'incinération des déchets tout en aidant à diversifier notre panier énergétique et en rendant plus écologiques les produits utilisés tous les jours.

[Français]

Nous pensons sincèrement que les technologies propres comme la nôtre ont le potentiel de créer plus de richesses chez nous et d'offrir un environnement plus sain et durable pour les Canadiens.

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre Theresa McClenaghan, directrice exécutive et conseillère juridique à l'Association canadienne du droit de l'environnement, qui comparait par vidéoconférence.

Bienvenue.

**Mme Theresa McClenaghan (directrice exécutive et conseil-
lère juridique, Association canadienne du droit de l'environne-
ment):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci d'avoir invité l'ACDE à comparaître aujourd'hui.

Comme vous êtes sans doute nombreux à le savoir déjà, l'Association canadienne du droit de l'environnement est un organisme environnemental sans but lucratif créé il y a 43 ans dans le but d'utiliser le droit pour faire avancer la protection de l'environnement et pour plaider en faveur d'une réforme systémique du droit environnemental. Nous avons également une clinique d'aide juridique spécialisée en Ontario. Nous représentons des clients. Nous fournissons des conseils. Nous plaignons pour la réforme du droit et nous offrons au public de l'information juridique.

L'ACDE s'occupe depuis longtemps des questions relatives aux déchets solides ainsi que des questions de droit environnemental relatives aux matériaux industriels, de l'échelle locale jusqu'à l'échelle internationale. Par exemple, nous avons souvent représenté des groupes de citoyens et des Premières Nations dans des affaires relatives à des projets de décharge, à des installations de recyclage et de compostage et à d'autres installations de traitement des déchets, souvent pour faire en sorte que ces installations, si elles étaient bien situées, soient également conçues de manière à atténuer les répercussions environnementales.

Nous avons également participé à de nombreuses initiatives au fil des années, tant au niveau provincial que fédéral, en ce qui concerne les modifications aux lois relatives aux déchets. Au niveau fédéral, cela comprend bien sûr la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et d'autres mesures législatives relatives aux eaux marines, par exemple, comme la Loi sur les pêches.

Nous avons également été très engagés au fil des années dans des initiatives relatives à la participation du Canada à des conventions internationales, comme la Convention de Bâle, qui traite de l'exportation des matières dangereuses, la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, la Convention de Rotterdam, qui exige un consentement préalable donné en connaissance de cause, et la Convention de Minamata sur le mercure, que le Canada a signée l'an dernier, pour n'en nommer que quelques-unes.

Notre participation a consisté, par exemple, à plaider pour que le Canada accepte l'inclusion de l'amiante dans la Convention de Rotterdam. L'amiante est une matière pertinente pour votre étude. Nous allons faire quelques très brefs commentaires, puis nous serons heureux de répondre à vos questions sur ces conventions. Mme de Leon, qui m'accompagne aujourd'hui, travaille beaucoup avec toutes ces conventions, conjointement avec de nombreux autres ONG internationaux et nationaux.

Au fil des années, l'ACDE avait également préparé des rapports en se fondant sur l'inventaire national des rejets de polluants, l'INRP, créé en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la LCPE.

Aujourd'hui, nous aimerions nous concentrer sur les aspects de nos travaux qui, nous l'espérons, vous aideront dans votre étude. Tout d'abord, en général, l'un des domaines qui nous intéressent est celui des matières dangereuses et toxiques. Dans certains cas, comme pour l'amiante et le mercure, il y a des risques supplémentaires et les décideurs doivent veiller à ne pas créer de

nouveaux problèmes relativement au traitement de ces matières. Par exemple, les dangers de l'amiante sont bien connus, mais il y a de fortes chances pour que l'amiante continue d'être acheminée vers les décharges d'ordures ménagères au Canada, et ce dans des conditions mal contrôlées. La manipulation de l'amiante pendant son transport soulève également des préoccupations en matière de sécurité publique. De même, du mercure et d'autres matériaux peuvent être rejetés lorsque des produits deviennent des déchets, comme c'est le cas pour les interrupteurs à mercure dans les voitures et, d'ailleurs, je reviendrai aux véhicules dans un moment.

En général, nous préconisons des solutions du berceau au berceau, qui supposent de planifier, dès l'étape de la conception, de réduire l'utilisation de matériaux, de réduire et d'éliminer plus particulièrement les matériaux dangereux et toxiques, d'accroître la réutilisation de matériaux et de pièces, d'accroître le recyclage de matériaux, de pièces et de substances, et d'utiliser les mêmes matériaux, pièces et substances dans la reproduction. Le but ultime est d'éviter d'envoyer quoi que ce soit dans des décharges et d'éliminer tout rejet dans l'environnement naturel. Bien sûr, nous sommes encore loin de cet idéal.

À cette fin, nous avons examiné diverses propositions au fil des années afin de déterminer si elles étaient compatibles avec une approche de berceau au berceau pour les matériaux. L'énergie tirée des déchets, par exemple, n'est pas toujours conforme à cette approche et il faut toujours examiner ces projets afin de déterminer s'ils nuisent ou non à l'atteinte des objectifs que nous venons de présenter en matière de réutilisation et de recyclage. Par exemple, nous sommes en faveur des digesteurs anaérobies qui utilisent le méthane provenant du fumier et des déchets de restaurants — M. Thurlow l'a mentionné il y a un instant — car non seulement ils décomposent et produisent le méthane qui servira à produire de l'énergie, mais aussi parce qu'une grande partie de cette matière est destinée à être utilisée comme engrais. Les digesteurs anaérobies réduisent les pathogènes dans cette matière, ce qui en fait un fumier beaucoup plus sûr et permet d'éviter le genre de tragédies qui s'est produit à Walkerton, par exemple.

● (1555)

De même, lorsque nous avons déjà des décharges qui génèrent du méthane qui provient de la décomposition des déchets ménagers, nous appuyons la création d'un système de récupération des gaz des sites d'enfouissement et l'utilisation du méthane en question à des fins de production énergétique. Sinon, le méthane est tout simplement libéré dans l'atmosphère en tant que gaz à effet de serre et l'odeur qui en émane peut nuire considérablement aux voisins. Si le méthane s'infiltré dans les édifices, il présente alors un risque considérable d'explosion.

En revanche, nous n'appuyons pas la transformation intégrale de nos programmes de recyclage et de déchets solides où l'on brûle ces matériaux pour produire de l'énergie. Cette approche pourrait considérablement nuire aux programmes de recyclage et de réutilisation des matériaux et accroîtrait le risque d'émissions nocives dans l'atmosphère.

En ce qui a trait aux biocarburants et à la biomasse, notre approche générale est fondée sur le fait que ces processus doivent être examinés afin d'évaluer leurs répercussions globales et de veiller à ce qu'ils ne soient pas en train de créer de nouveaux problèmes alors que le gouvernement tente d'en régler d'autres. Ainsi, par exemple, lorsque nous avons examiné la biomasse dans le passé, nous avons posé des questions afin de veiller à ce que la santé des sols soit maintenue lorsque nous retirons la paille des récoltes et des forêts. Il faut savoir que les réponses ne sont pas noires ou blanches.

J'aimerais maintenant vous parler d'un rapport qui, à notre avis, vous intéressera, que nous avons préparé de concert avec les TAC en 2011. Il porte sur l'amélioration de la gestion des véhicules en fin de vie utile au Canada. Il s'agit d'un rapport détaillé qui est disponible sur notre site Web sous la rubrique « CELA publication 784 ». Je peux également le fournir au comité, mais il est malheureusement uniquement disponible en anglais.

Lorsque nous avons examiné la situation des véhicules, nous avons vu qu'il y avait bon nombre d'enjeux et d'occasions à saisir. Au Canada, 1,2 million de véhicules sont retirés de la circulation chaque année. Si l'on prend, par exemple, le cas de l'Ontario, on sait que 40 ou 35 % de ces véhicules sont envoyés à des recycleurs automobiles certifiés qui respectent les normes des recycleurs automobiles certifiés. En revanche, 65 % des véhicules sont envoyés à d'autres entreprises de démolition d'automobiles. Nous ne savons pas combien de ces autres véhicules — il y en a 400 000 en Ontario et d'autres ailleurs au pays — sont dépollués. J'aimerais parler davantage du concept de dépollution dans un instant.

Il s'agit d'une excellente occasion en ce qui a trait au recyclage des pièces automobiles. Nous aimerions reconnaître le travail effectué par une chercheuse de l'Université de Windsor, qui nous a fourni des renseignements précieux pour notre étude. Il s'agit de Mme Susan Sawyer-Beaulieu, qui a fait une recherche approfondie sur ce sujet.

Comme vous pouvez l'imaginer, les pièces qui peuvent être réutilisées sont très variées, allant des compresseurs de climatisation aux piles, en passant par les convertisseurs catalytiques et les pneus. Tout ne sera pas forcément envoyé au recyclage. Bon nombre de ces pièces peuvent être transformées ou réutilisées. Cela, en soit, présente d'excellentes possibilités d'économies au chapitre de l'énergie et des matériaux.

En ce qui a trait à la dépollution, les recherches et les études ont indiqué que, en raison de la complexité des véhicules, il est important de veiller à ce que le processus qui permet de transformer ces véhicules ne présente pas de nouveaux problèmes pour l'environnement. Il s'agit de retirer toutes leurs piles, tout le liquide, les pneus, les interrupteurs à mercure, les agents d'appauvrissement de la couche d'ozone, les sacs gonflables, etc. Les pièces sont ensuite démontées et séparées en catégories. Les pièces restantes sont souvent déchetées afin que l'on puisse récupérer les métaux.

À l'échelle fédérale, il y a eu un programme canadien de recyclage des véhicules, Adieu bazou, qui offrait des mesures incitatives afin de recycler les véhicules qui avaient été fabriqués avant 1995. Ce programme a pris fin en mars 2011. Nous avons noté que, afin de recevoir la mesure incitative, il fallait que les véhicules soient laissés entre les mains d'entreprises de recyclage de pièces automobiles qui respectaient certains protocoles en ce qui a trait au démontage. Il est important de le noter. Les mesures incitatives en soit, si on ne les jumelle pas à des normes de rendement, ne permettront pas forcément de résoudre le problème comme il se doit.

J'aimerais maintenant parler de...

• (1600)

Le président: Pouvez-vous essayer de résumer le tout en environ 35 secondes? Votre temps est écoulé, mais nous allons vous laisser un peu de temps pour conclure.

Mme Theresa McClenaghan: Le potentiel de dépollution et de réutilisation et de recyclage des matériaux est de l'ordre de centaines de milliers de tonnes par année.

Dans le cadre de nos recherches, nous avons fait une ventilation selon les types de matériaux. Je ne m'attarderai pas sur ces

statistiques, mais j'aimerais tout simplement vous dire que, bien que l'on recycle une quantité importante de métal, on pourrait en recycler beaucoup plus. De plus, le Canada ne recycle pas suffisamment de plastique. Également, il faudra accorder beaucoup plus d'attention que l'on ne porte à l'heure actuelle aux piles, aux liquides et aux autres matériaux dangereux car on a vu que 65 % des véhicules ne sont pas forcément envoyés à des recycleurs automobiles certifiés.

Merci de nous avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui. Comme je l'ai indiqué au début de mes propos, si le comité a des questions qui portent sur d'autres domaines liés à notre travail, nous serons ravis d'y répondre. Nous avons estimé qu'il serait utile de mettre l'accent aujourd'hui sur un secteur bien précis que nous avons étudié en profondeur.

Le président: Merci, madame McClenaghan. Si vous n'avez pas eu le temps de mentionner certaines choses durant votre déclaration, vous aurez peut-être l'occasion de les intégrer à vos réponses lorsque les membres du comité vous poseront des questions.

Nous allons maintenant commencer par M. Carrie. Vous disposez de sept minutes.

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus pour nous parler de notre étude sur les innovations technologiques.

Monsieur Thurlow, votre mémoire m'a vraiment intrigué. Vous avez notamment indiqué que vous pouvez convertir des déchets agricoles, des résidus forestiers et même des déchets solides municipaux en biocarburants avancés, en produits chimiques et en d'autres coproduits utiles.

Je me demandais si vous pouviez nous expliquer comment le processus fonctionne avec ces nouvelles technologies. Comment est-ce que cela fonctionne? Pouvez-vous nous fournir plus de précisions au sujet de ce processus?

M. W. Scott Thurlow: Je ne pourrais pas le faire personnellement, mais mes membres pourront répondre à cette question.

Nous utilisons deux types de technologies. L'un est thermo-chimique et l'autre est biologique. Je vais céder la parole à Marie-Hélène pour qu'elle vous parle du processus.

L'autre type vise à créer un milieu dans lequel les résidus agricoles ou toute source de carbone peuvent être dégradés par l'entremise d'enzymes à l'échelle moléculaire et être convertis en un élément chimique que l'on peut utiliser pour faire autre chose. Cela n'a pas forcément besoin d'être du combustible.

Il y a deux étapes importantes. D'abord, les matières premières doivent être prétraitées de sorte à ce qu'elles puissent être facilement digérées par le processus thermo-chimique ou biologique. Cette étape est très coûteuse. Ensuite, il faut acheminer la matière première — qu'il s'agisse de la biomasse, des déchets solides municipaux, des cannes de maïs ou d'autres choses — d'une façon économique à l'installation.

Voulez-vous apporter des précisions, Marie-Hélène?

Mme Marie-Hélène Labrie: En ce qui a trait au processus thermo-chimique, on a recours à un processus qui dégrade le matériel solide en un gaz de synthèse qui est composé de monoxyde de carbone et d'hydrogène. Le processus utilise ensuite des catalyseurs pour convertir ce gaz de synthèse en liquide.

Dans notre processus, nous convertissons d'abord ce gaz de synthèse en méthanol. Ensuite, par l'entremise de la carbonylation et de l'hydrogénolyse, nous convertissons le méthanol en éthanol. La conversion du déchet solide en éthanol prend environ quatre minutes. Le processus biologique est un peu plus long car il a recours aux enzymes.

Les processus biologiques et thermochimiques sont les deux processus qui existent dans le monde pour créer des biocarburants de deuxième génération.

• (1605)

M. Colin Carrie: Je regarde ce que vous avez et ce que j'ai sous les yeux, et je trouve que c'est tout simplement fantastique.

Un peu plus loin dans le document, monsieur Thurlow, vous dites que, par rapport aux combustibles fossiles, le biocarburant émet 99 % moins de gaz à effet de serre et l'éthanol, 62 % de moins. En ce qui a trait à l'utilisation des déchets municipaux pour créer du biocarburant, j'ai entendu dire que l'on a même recours à l'huile de cuisson usagée. Pouvez-vous nous expliquer comment l'on procède?

M. W. Scott Thurlow: Oui, bien entendu. L'huile de cuisson usagée est sans doute la matière première la plus populaire à l'heure actuelle car elle est la moins cher. On utilise également beaucoup l'huile de canola, mais, en raison du prix du canola à l'heure actuelle, ce produit n'est pas aussi attirant en tant que matière première.

Chaque entreprise a un processus qui lui est unique. Au bout du compte, il s'agit de trouver un moyen pour broyer les oléagineux afin de créer une méthodologie consommable qui permettrait que l'on convertisse par un processus chimique la source d'huile ou de lipides en diesel renouvelable.

Nous avons également une technologie qui utilise les produits d'animaux équarris. Son potentiel de GES est le plus élevé, car plutôt que de les réutiliser dans un autre produit qui se décomposerait davantage et émettrait encore plus de GES dans l'atmosphère, nous convertissons les molécules de carbone en un combustible qui peut être stocké d'une manière beaucoup plus éconergétique.

Il existe des dizaines de sortes de matières premières mais, au Canada, on utilise avant tout l'huile de cuisson usagée, l'huile de soya, l'huile de canola et les produits d'animaux équarris.

M. Colin Carrie: Ces diverses technologies semblent formidables. Sont-elles viables économiquement, ou avez-vous besoin d'une aide gouvernementale? Qu'est-ce qui se passe ailleurs dans le monde?

M. W. Scott Thurlow: Nous aimons beaucoup parler de cette question.

Le soutien du gouvernement consiste avant tout à effectuer un investissement stratégique au début du processus technologique. Il y a des outils de gestion du risque commercial qui sont utilisés par les institutions financières afin de rendre les investissements plus sûrs.

Pour la plupart, comme l'a dit Marie-Hélène, il s'agit de technologies perturbatrices. D'emblée, elles ne sont pas aussi éprouvées que les combustibles qu'elles souhaitent remplacer.

Les prêteurs ont besoin d'une assurance et les mesures incitatives à la production leur fournissent cette sécurité en quelque sorte.

Nos entreprises membres qui reçoivent à l'heure actuelle des mesures incitatives à la production seront prêtes, selon leur modèle d'entreprise, lorsque ces mesures viendront à échéance en 2016-2017. Elles seront ensuite prêtes à être indépendantes.

Ces mesures incitatives à la production ne sont pas nécessaires pour rendre le produit viable. Il s'agit tout simplement de mécanismes de prêt.

M. Colin Carrie: Qu'en est-il de l'intérêt à l'échelle municipale? Si j'ai bien compris, Marie-Hélène, vous allez ouvrir votre premier centre à Edmonton. Est-ce que d'autres municipalités sont intéressées par votre technologie?

Mme Marie-Hélène Labrie: Nous avons entamé des discussions avec plusieurs groupes. Bon nombre des municipalités qui ont optimisé leur recyclage et leur compostage songent à la prochaine étape. À l'heure actuelle, leurs seules options sont les sites d'enfouissement ou l'incinération. Nous présentons une solution de rechange à ces deux options. Et nous complétons toutes les activités en amont de ces municipalités. Nous avons eu des discussions avec plusieurs groupes en Amérique du Nord, ainsi qu'au Moyen-Orient, en Europe et en Chine.

La ville d'Edmonton attire bon nombre de visiteurs internationaux et de municipalités. Elle a créé un groupe intitulé « RE-solutions », qui fournit des services de consultation aux municipalités dans les pays développés, afin de leur permettre d'améliorer leurs activités de récupération des déchets. Le groupe fait également la promotion des partenariats publics et privés. La ville d'Edmonton a intégré des technologies de pointe et a créé des partenariats avec le secteur privé pour son écosystème, ce qui lui permet d'optimiser les nouvelles technologies innovatrices afin d'accroître son taux de récupération des déchets.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Carrie. Votre temps est écoulé.

Madame Freeman.

Mme Mylène Freeman (Argenteuil—Papineau—Mirabel, NPD): Merci, monsieur le président.

[Français]

Madame Labrie, je sais que Ressources naturelles Canada est l'un de vos partenaires. Quel est l'apport de ce ministère à vos activités? Comment la participation du Canada se compare-t-elle par rapport à celle des États-Unis?

• (1610)

Mme Marie-Hélène Labrie: Ressources naturelles Canada est un partenaire surtout pour ce qui est de nos activités de recherche et de pilotage.

Nous n'avons pas pu bénéficier de l'Initiative écoÉNERGIE pour les biocarburants parce que le *timing* de notre production commerciale ne nous permettait pas de faire une demande en vertu de ce programme. Nous recevons aussi des fonds pour un projet de recherche sur des carburants pour avions au titre de l'Initiative écoÉNERGIE sur l'innovation.

Mme Mylène Freeman: Vos activités sont vraiment axées sur la recherche, n'est-ce pas?

Mme Marie-Hélène Labrie: Oui, tout à fait.

Mme Mylène Freeman: Quelle est la différence entre la participation du gouvernement américain et celle du gouvernement canadien dans ce domaine?

Mme Marie-Hélène Labrie: Les États-Unis réglementent la production d'éthanol cellulosique. Les raffineurs y ont l'obligation de mélanger un certain pourcentage de biocarburant de deuxième génération, alors qu'au Canada, on est agnostiques pour ce qui est du type de biocarburant. Cette obligation vient stimuler l'investissement encore plus. Les États-Unis offrent aussi des incitatifs fiscaux. Ils donnent un dollar par gallon d'éthanol cellulosique produit et ils permettent un amortissement accéléré.

Mme Mylène Freeman: C'est intéressant. Ce sont des choses qui font une différence.

J'ai lu que le Fonds de solidarité FTQ et Fondation de la CSN investissent dans votre entreprise. Comment des investissements de ce genre vous aident-ils?

Mme Marie-Hélène Labrie: Enerkem est une entreprise privée et elle n'est pas cotée à la Bourse. Nous sommes soutenus par des investisseurs privés. Quelques-uns d'entre eux sont des investisseurs québécois, comme Cycle Capital Management, qui est un fonds de technologies propres. Nous avons aussi des investisseurs du fonds de Cleantech Group, à New York.

Mme Mylène Freeman: Est-ce que cela vise à créer des emplois au Québec?

Mme Marie-Hélène Labrie: On parle d'investissements dans l'entreprise et dans la création d'emplois. Nous étions 25 personnes chez Enerkem il y a environ six ans alors que nous sommes 170 personnes aujourd'hui.

Mme Mylène Freeman: J'ai vu dans plusieurs articles qu'il y a des doutes sur la rentabilité de votre procédé et sur le produit fini. Pouvez-vous expliquer quelles sont les complications liées à la technologie et nous dire où vous en êtes aujourd'hui?

Mme Marie-Hélène Labrie: Vous devez faire référence à l'article de la journaliste Hélène Baril qui, malheureusement, a été amenée dans une campagne de salissage contre Enerkem par trois des 189 fournisseurs avec qui nous avons fait affaire.

Ces fournisseurs désirent se faire payer des extras. Ces entrepreneurs en construction ont des pratiques malhonnêtes. J'aimerais d'abord mettre cela en contexte. Ces gens sont des tuyauteurs et ils affirmaient qu'il y avait un problème d'encrassement dans l'un de nos tuyaux. Cela a été causé par une approche que l'on a prise à notre usine de démonstration, mais on a changé d'approche. En effet, une usine de démonstration sert à faire les dernières validations avant de bâtir une usine à grande échelle. C'était ce à quoi faisait référence le fournisseur. Malheureusement, cet article a créé un peu de confusion.

La clé du succès pour toute innovation industrielle de rupture comme celle-là est l'approche rigoureuse dans la mise à l'échelle. Enerkem a passé par toutes les étapes: le pilotage, la démonstration et les heures de validation. Nous sommes appuyés par le Fonds de biocarburants ProGenmc de Technologies du développement durable Canada, qui a fait une revue technique diligente.

Tout cela est très important pour se rendre à la dernière étape. Il est important de ne pas sauter d'étape. Parfois, on dit que les gens veulent aller trop vite. Nous prenons le temps de franchir chacune des étapes. Notre équipe est très solide. Plusieurs personnes possèdent une expertise dans le domaine de la pétrochimie, ce qui est très important pour nous. On pense que cette approche rigoureuse est la clé du succès.

Mme Mylène Freeman: En effet, la recherche est très importante. C'est ce qu'on a dit au début.

Pouvez-vous dire à nouveau comment le gouvernement du Canada pourrait vous encadrer, afin que vous soyez en mesure d'augmenter votre rentabilité et faire croître le secteur?

• (1615)

Mme Marie-Hélène Labrie: Il y a plusieurs éléments importants à souligner.

Premièrement, il faut continuer à soutenir la commercialisation des innovations. Il est très important de s'impliquer, et ce, non seulement à l'étape de la recherche-développement. Il faut s'assurer que nos innovations qui ont le potentiel d'être profitables puissent vraiment traverser ce que l'on appelle en finance la « vallée de la mort ». Au Canada, souvent, le secteur du capital de risque n'est pas très fort. Il est donc important d'être complémentaire et de stimuler l'investissement privé à toutes les étapes. C'est très important.

Deuxièmement, nous aimerions que le gouvernement crée une exemption à la taxe d'accise de 10 ¢ pour les biocarburants cellulosiques, afin de soutenir la deuxième vague de croissance de notre industrie domestique des biocarburants au Canada. La deuxième vague va venir de ces nouvelles technologies qui peuvent prendre une grande variété de biomasse, incluant des déchets municipaux. Il est important d'avoir des incitatifs et d'être concurrentiel avec ce qui est fait ailleurs dans le monde, sinon, les usines seront construites ailleurs. Le biocarburant sera alors exporté et il y aura des réductions de gaz à effet de serre ailleurs qu'au Canada.

Le dernier point porte aussi sur l'incitatif fiscal actuel pour l'énergie renouvelable, mais qui se concentre sur la production d'énergies renouvelables en électricité et qui exclut les biocarburants. C'est la déduction pour amortissement accéléré.

Je vous remercie.

[Traduction]

M. W. Scott Thurlow: Vous me permettez une dernière phrase?

La remarque de Marie-Hélène est très bien reçue. Il est question des différences entre les divers types d'éthanol. À l'heure actuelle, le Canada importe un milliard de litres d'éthanol américain. C'est de l'éthanol très bon marché. En supprimant la taxe d'accise sur les carburants cellulosiques, les produits locaux seront beaucoup plus compétitifs. Nous n'aurons plus à importer un produit américain, qui vient de très loin, de l'Iowa, du Kansas ou de plus loin encore.

De très petits changements peuvent influencer sur le cours des choses, mais quand on achète 10 millions de litres à la fois, ces petits changements ont un effet énorme.

Mme Mylène Freeman: Il me reste toujours du temps?

Le président: Non, pas de chance...

Monsieur Sopuck, vous avez sept minutes.

M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Marquette, PCC): Merci, monsieur le président.

Madame Labrie, vous avez parlé des quatre recommandations que vous faites au gouvernement. Avez-vous estimé les répercussions fiscales de ces recommandations?

Mme Marie-Hélène Labrie: La première recommandation vise à stimuler l'innovation dans les technologies propres. Je crois que Céline Bak, d'Analytical Advisors, est probablement la mieux placée pour répondre à votre question. Elle suit ce secteur depuis plus de cinq ans.

Je crois que le potentiel de création d'emplois est énorme, idem pour les perspectives d'exportation. Il est important d'encourager l'investissement privé pour que nos produits novateurs soient vendus sur le marché et créent des revenus. Si on en reste à la recherche et au développement, on ne crée pas d'emplois et l'investissement n'est pas rentabilisé directement.

Si le prix est à 10 ¢ le litre, selon nos estimations, cela s'élèverait à environ 5 à 8 millions de dollars...

M. W. Scott Thurlow: Selon la production actuelle, ce serait moins que ça...

M. Robert Sopuck: Combien?

M. W. Scott Thurlow: C'est de 5 à 8 millions de dollars sur la base de la production actuelle.

M. Robert Sopuck: Par année...?

Mme Marie-Hélène Labrie: Par année.

M. W. Scott Thurlow: Mais pour cela, il faut créer un marché satisfaisant pour les investisseurs étrangers, sans quoi ils n'investiront pas leur capital au Canada, ce qui n'améliorera pas les perspectives d'avenir.

Mme Marie-Hélène Labrie: Il faut également garder nos biocarburants au Canada pour réduire nos émissions de GES ici plutôt qu'aux États-Unis...

M. Robert Sopuck: Madame McClenaghan, vous avez dit que vous et votre organisation n'étiez pas favorables à la production d'énergie à partir de déchets. Pourriez-vous nous dire pourquoi?

Mme Theresa McClenaghan: Non, j'essayais de faire comprendre que la question n'est pas tranchée. En fait, nous appuyons la production de bien des formes d'énergie à partir de déchets.

Nous sommes toutefois défavorables à l'incinération de déchets domestiques. Nous soutenons certaines des technologies que mes amis vous ont décrites. Pour vous parler franchement, il faudrait qu'on se penche sur la technologie particulière, mais je crois qu'on s'entend tous pour appuyer la réutilisation, la réduction et le recyclage, dans l'ordre. Je vous ai donné quelques exemples de formes d'énergie qu'on peut produire à partir de déchets. Nous y sommes assurément favorables étant donné les avantages collatéraux. Par exemple, j'appuie tout à fait ce que M. Thurlow a dit relativement aux déchets de restauration.

•(1620)

M. Robert Sopuck: Merci.

Monsieur Thurlow et madame Labrie, vos observations m'ont beaucoup intéressé. Vous nous aviez expliqué les grandes avancées de l'éthanol cellulosique au cours des dernières années. La dernière fois que j'ai joué un rôle, tout à fait secondaire, dans ce domaine, la technologie n'en était qu'à ses débuts. Manifestement, la production d'éthanol à partir de cellulose a connu de grandes avancées.

Pourriez-vous nous parler des progrès qui ont été faits au cours des dernières années?

M. W. Scott Thurlow: Je vais répondre d'un point de vue général. Grâce à la mise en service d'Enerkem, nous possédons maintenant une usine commerciale de transformation des déchets urbains en biocarburants pouvant soutenir la concurrence mondiale, la première de ce genre dans le monde.

Je sais que DuPont et POET ouvriront une installation de traitement d'éthanol cellulosique cet été aux États-Unis. Cette technologie sera également exportée partout dans le monde.

Comme toute technologie, on ne peut pas simplement l'inventer. Il faut mesurer sa résistance de façon rigoureuse, comme Marie-Hélène l'a décrit, pour s'assurer d'adopter l'échelle de production appropriée. Entre 2000 et 2010, de nombreuses personnes avaient d'excellentes idées, puis l'économie mondiale s'est effondrée, ce qui a entraîné une diminution rapide des capitaux de risque et un manque de fonds disponibles pour mettre au point les technologies. Maintenant, l'économie reprend de la vigueur et il existe un marché pour ces produits, comme Marie-Hélène en a parlé, tant aux États-Unis qu'ailleurs dans le monde. Ces technologies seront donc appelées à progresser.

Vous avez toutefois absolument raison. De nombreuses technologies qui n'ont pas fait leur preuve ont été mises de côté et maintenant, les vrais visionnaires comme Enerkem, DuPont, POET, GreenField Specialty Alcohols, ICM technologies, sont en mesure de créer un produit cellulosique qui, du point de vue du coût, peut livrer concurrence aux autres produits sur le marché.

M. Robert Sopuck: Comment l'exploitation du gaz de schiste en Amérique du Nord et partout dans le monde, qui a entraîné une baisse considérable du prix du gaz naturel à l'échelle mondiale, a-t-elle eu une incidence sur notre secteur?

Mme Marie-Hélène Labrie: J'imagine que ça nous coûte moins cher étant donné qu'il s'agit de l'une des sources d'énergie que nous utilisons, même si une bonne partie de nos processus sont autosuffisants en énergie. Toutefois, nous ne sommes pas en concurrence avec le gaz naturel, car en réalité, nous produisons un produit de remplacement de l'essence, plutôt que de produire de l'électricité. Nous ne sommes pas dans la même situation que la production de biogaz, qui est en concurrence avec le gaz naturel. Nos activités se situent dans la filière des carburants, alors nous ne livrons pas concurrence au gaz naturel. Il n'y a donc pas vraiment d'incidence sur notre secteur.

M. W. Scott Thurlow: Je vais parler d'éthanol de maïs un instant pour vous dire que la marge sur la trituration de l'éthanol est étroitement liée au prix des marchandises. Dans l'ensemble, si l'offre pour l'énergie est plus grande, c'est positif.

Si je laisse tomber l'éthanol de maïs et que je reviens aux variables relatives à la compétitivité des coûts... Au final, l'objectif visé par les carburants renouvelables, c'est de réduire les conséquences pour l'environnement. Nous sommes confrontés à une difficulté, car l'offre de produits pétroliers moins chers pour alimenter nos usines fait en sorte qu'on peut passer à côté de certains avantages environnementaux qui pourraient s'accumuler grâce à l'utilisation avancée de notre produit.

Nous surveillons cette situation de très près. Chaque matin, le premier site Web que je consulte est celui du Chicago Board of Trade afin de vérifier les différents prix et de savoir qui sera en colère contre moi et qui m'appellera pour régler certains problèmes, que je ne peux pas régler, malgré ce que certains peuvent croire. Mais nous surveillons certainement cette situation de près.

M. Robert Sopuck: Je m'intéresse à une chose qui n'est peut-être pas liée directement au sujet: le grand nombre de terres fragiles qui sont actuellement cultivées au Canada. L'éthanol cellulosique est intéressant parce qu'on peut produire de l'éthanol à partir de foin qui peut être planté sur des terres fragiles, ce qui entraînerait des avantages incalculables sur le plan de la conservation.

Avez-vous parlé avec des représentants du secteur agricole à propos de ces possibilités d'avenir?

M. W. Scott Thurlow: Absolument.

D'abord j'aimerais déclarer, aux fins du compte rendu, qu'il est très important de s'assurer que le carbone organique du sol est maintenu à un niveau adéquat pour l'environnement. Notre partenariat avec les producteurs en tant qu'intendants des niveaux de nitrogène, de phosphore et de carbone qui pénètrent dans le sol est très important. Ils ont accompli de l'excellent travail, au fil des générations, pour préserver le contenu organique du sol.

À propos de la question sur les terres marginales et les terres fragiles, il est évident que nous appuyons les possibilités de cultiver dans un but précis pour revitaliser ces terres et contribuer à l'économie. C'est de l'excellent travail.

Le président: Merci.

M. Robert Sopuck: Nous allons devoir en reparler.

Des voix: Oh, oh!

M. W. Scott Thurlow: Oui.

• (1625)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McKay, vous avez sept minutes.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Je pense qu'il essaie de nous dire qu'il a des terres marginales à nous confier.

Monsieur Thurlow, votre deuxième argument portait sur la mesure des GES. Vous parlez d'une réduction des GES de l'ordre de 60 %.

Si vous devez les quantifier, n'avez-vous pas à en établir le coût? Pour autant que je sache, il n'existe pas de mécanisme pour déterminer les coûts des GES. Recommandez-vous au gouvernement du Canada d'établir le coût des GES?

M. W. Scott Thurlow: Nous avons recommandé aux gouvernements fédéral et provinciaux d'établir un mécanisme qui permettra de reconnaître les réductions de GES découlant de l'utilisation de nos carburants. Les carburants à base de pétrole ne produisent pas tous la même quantité de GES. C'est la même chose pour les carburants renouvelables.

Nous étudions le cycle de vie de ces carburants. Mes amis à Toronto parlent de l'approche « du berceau au berceau ». Dans notre secteur, on parle de l'approche du puits au volant. Nous souhaiterions bien sûr que des mécanismes qui accorderaient une juste valeur aux réductions de GES soient en place, parce que...

L'hon. John McKay: À l'heure actuelle, vous ne recevez rien en échange de vos réductions de gaz à effet de serre.

M. W. Scott Thurlow: À l'heure actuelle, il n'existe aucun mécanisme en vertu de la réglementation fédérale.

L'hon. John McKay: Il devrait y avoir une procédure d'établissement des prix pour faire en sorte qu'on applique les mêmes règles à l'éthanol qu'aux autres carburants.

M. W. Scott Thurlow: Vous parlez de prix, mais je parlerais plutôt de juste valeur. Je ne pense pas qu'il revient au gouvernement d'établir un prix qui s'appliquerait à tous. Je souhaite m'assurer que si on aboutit à des réductions de GES, un mécanisme est en place pour permettre à chaque entité commerciale de négocier...

L'hon. John McKay: D'une façon ou d'une autre, il doit y avoir une incidence financière. On doit y accorder une valeur monétaire d'une certaine façon, qu'on la nomme « valeur » ou « prix ».

M. W. Scott Thurlow: Je peux vous dire que certains de nos membres intègrent la valeur des GES dans le prix de vente de leurs produits...

L'hon. John McKay: Pour lequel ils n'obtiennent rien.

M. W. Scott Thurlow: Ce n'est pas vrai.

L'hon. John McKay: Non?

M. W. Scott Thurlow: Non, en raison de la réglementation provinciale.

L'hon. John McKay: D'accord.

Le deuxième point porte sur la taxe d'accise. Ce que vous souhaitez, c'est d'obtenir...

Il me semble que la taxe d'accise s'élève à 10 ¢ le litre. Est-ce exact? Une diminution de 10 ¢ par litre sur l'essence à la pompe représenterait, d'une part, une énorme baisse de revenu, mais d'autre part, un avantage concurrentiel énorme pour l'éthanol.

Est-ce que vous proposez qu'on l'élimine complètement ou qu'on en réduise le pourcentage?

M. W. Scott Thurlow: Nous sommes en faveur d'une réduction totale pour l'éthanol cellulosique. À l'heure actuelle, l'éthanol mélangé à l'essence est taxé au même taux que le carburant à base de pétrole. Dans les années 1990, une première exemption a été accordée à l'éthanol, et tout comme pour l'exemption accordée au biodiesel, ces exemptions fiscales ciblées auront exactement l'effet que vous venez de mentionner — c'est-à-dire créer un avantage qui permettra à l'industrie de démarrer.

L'hon. John McKay: Quand je suis à la station-service et que je fais le plein, je regarde les prix et je ne sais pas s'il y a 5 ou 7 % d'éthanol — vous voulez obtenir le pourcentage de cette taxe d'accise.

Étant donné la sensibilité au prix, par exemple, les consommateurs canadiens parcourront des kilomètres pour payer un cent de moins...

M. W. Scott Thurlow: Espérons qu'ils se rendent jusqu'à Enerkem.

L'hon. John McKay: ... cette sensibilité ne vous donne-t-elle pas un énorme avantage concurrentiel?

M. W. Scott Thurlow: Oui. Mais à l'heure actuelle, nous sommes en situation de désavantage concurrentiel.

L'hon. John McKay: Je comprends, mais j'aimerais creuser davantage.

Le président: Pour que ce soit clair — monsieur McKay, je pense comprendre votre raisonnement —, est-ce que le retrait du 10 ¢ s'appliquerait seulement à la composante éthanol incluse dans un litre ou au litre en entier?

M. W. Scott Thurlow: Seulement sur la composante éthanol et seulement sur la partie cellulosique.

Le président: On parle de 0,03 cent par litre.

M. W. Scott Thurlow: Je suis presque certain que M. McTeague remarquerait la différence et serait prêt à traverser le pays.

Mais, oui, c'est exact? Il s'agirait de la partie cellulosique de l'éthanol.

L'hon. John McKay: Il faudra qu'il l'affiche sur son site Web.

Madame Labrie, combien a coûté l'usine?

Mme Marie-Hélène Labrie: Nous avons investi environ 100 millions de dollars.

L'hon. John McKay: L'usine vaut donc 100 millions de dollars.

•(1630)

Mme Marie-Hélène Labrie: Il s'agit d'un investissement privé; la ville n'a pas acheté l'usine. Nous ne vendons pas une technologie. Parfois, les modèles de gestion des déchets consistent à vendre une technologie qui doit être mise à niveau par la municipalité.

L'hon. John McKay: Quelle est votre source de revenu? Est-ce que la ville d'Edmonton vous verse un montant en échange de la tonne de déchets que vous récupérez?

Mme Marie-Hélène Labrie: Nous exploitons une bioraffinerie. Nous vendons des produits à valeur ajoutée, l'éthanol ou le biométhanol.

L'hon. John McKay: Elle ne vous verse aucune redevance de déversement?

Mme Marie-Hélène Labrie: Étant donné que nous récupérons des déchets municipaux solides, nous obtenons une redevance de déversement de la municipalité. Habituellement, les municipalités doivent payer une redevance de déversement aux dépotaires. Notre proposition est concurrentielle. Plutôt que d'avoir recours à un site d'enfouissement, la municipalité nous paie, nous investissons, nous créons des emplois...

L'hon. John McKay: Vous comparez des pommes avec des pommes. Edmonton paie pour le camion qui décharge les déchets au site d'enfouissement; la ville paie le même montant pour décharger le camion à votre installation. D'accord.

Mme Marie-Hélène Labrie: C'est très semblable...

L'hon. John McKay: Je vois. Vous avez une source de revenu qui découle des produits que vous fabriquez.

Mme Marie-Hélène Labrie: Exactement.

Notre bioraffinerie utilise les déchets. Nous sommes avantagés en comparaison à nos concurrents qui doivent payer pour la matière biologique...

M. W. Scott Thurlow: Mais comprenez bien que si Edmonton ne collaborait pas avec Enerkem, la ville remplirait le site d'enfouissement numéro un, puis le site d'enfouissement numéro deux et ainsi de suite.

Mme Marie-Hélène Labrie: En plus de payer une redevance de déversement.

L'hon. John McKay: J'aimerais explorer cela davantage. La redevance de déversement n'est pas le seul élément; vous devez éventuellement arriver à autre chose.

Je ne comprends pas pourquoi Toronto, qui est le pire exemple, envoie ses déchets au Michigan alors qu'elle pourrait vous les envoyer pour le même montant.

La redevance de déversement au Michigan est-elle à ce point économique que vous ne pouvez pas rivaliser?

Mme Marie-Hélène Labrie: Je pense que les municipalités s'emploient à élaborer leur planification stratégique et leurs prochaines étapes. Elles ont déjà dû trouver des solutions pour optimiser leurs activités de recyclage et savoir ce qu'elles font avec les déchets alimentaires. Elles sont nombreuses à se tourner maintenant vers les prochaines étapes.

La ville de Toronto fait de même. Elle examine actuellement cette stratégie et sa vision pour la prochaine vague de solutions visant à accroître son taux de réacheminement des déchets. C'est ce que Toronto fait à l'heure actuelle.

De nombreuses municipalités songent maintenant à ce qui va au-delà de leurs activités de recyclage, de compostage et de

biométhanisation. C'est pourquoi, à ce jour, elles n'ont pas eu l'occasion d'y réfléchir, mais elles sont nombreuses à chercher des solutions.

L'hon. John McKay: C'est une mauvaise nouvelle pour tout le monde si les redevances de déversement sont trop faibles.

Mme Marie-Hélène Labrie: Oui, mais ce n'est pas le cas, car elles sont plutôt élevées.

En moyenne, d'après un article paru dans le *Waste Business Journal* des États-Unis, les frais sont d'environ 45 \$ et, si ma mémoire est bonne, cela ne comprend pas les coûts de transport. Dans bien des municipalités, quand on songe au coût total, il s'élève à plus de 80 ou de 100 \$ la tonne.

L'hon. John McKay: Finalement...

Le président: Finalement, monsieur McKay, nous aurons peut-être l'occasion d'y revenir.

Nous progressons très bien. Merci de votre collaboration.

Madame Leslie, vous avez cinq minutes.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Merci.

Bonjour à nos témoins. Je suis heureuse de pouvoir vous poser des questions.

Monsieur Thurlow, je vais commencer avec vous, et j'espère ensuite avoir suffisamment de temps pour discuter avec les représentants de l'ACDE.

J'examine vos recommandations. Elles sont bien présentées. J'avais les mêmes réserves que mon collègue en ce qui concerne la valeur pour le carbone par rapport au prix du carbone, mais je pense que nous parlons à peu près la même langue.

J'aimerais obtenir des précisions sur votre troisième recommandation, parce que vous avez parlé d'utiliser le diesel renouvelable dans d'autres secteurs, comme le secteur maritime, le secteur ferroviaire, le secteur minier et les moteurs. Vous avez aussi parlé d'augmenter le pourcentage de 2 à 5 %. C'est manifestement de compétence fédérale. Et c'est clairement facile à faire, je pense, parce qu'on exige déjà un mélange à 2 %. Il s'agit donc tout simplement d'augmenter le pourcentage.

Je me demande donc pourquoi cela ne se fait pas. Vous n'avez pas à répondre à cette question, mais, y a-t-il quelque chose que je ne comprends pas et qui rendrait cette initiative difficile? Ou y a-t-il un obstacle quelconque que je ne vois pas?

M. W. Scott Thurlow: D'abord, merci de votre question.

D'autres pays commencent à s'éloigner de ce que fait le Canada relativement au contenu renouvelable exigé dans le stock de diesel. À compter du 1^{er} juillet, au Minnesota, le taux de mélange passera à 10 %.

Mme Megan Leslie: Dix pour cent? Je ne le savais pas.

M. W. Scott Thurlow: Oui, à 10 %. Toutefois, cela a beaucoup à voir avec l'industrie du soja au Minnesota, mais le fait est que les véhicules automobiles d'aujourd'hui qui fonctionnent au diesel peuvent, pendant les mois d'été, rouler au moyen de mélanges à teneur plus élevée.

En hiver, le taux au Minnesota est fixé à 5 %, et cela n'a jamais posé de problèmes pour ce qui est du bon fonctionnement des véhicules. Cela figure dans un rapport annuel à l'intention du gouverneur et de l'assemblée législative. C'est une initiative à laquelle participent le secteur pétrolier, l'industrie du camionnage et le secteur agricole. Ils publient un rapport conjoint pour parler des problèmes de fonctionnement.

Ce matin, nous avons publié un communiqué de presse conjointement avec la Société canadienne de l'asthme. Cette société s'est jointe à nous pour demander une augmentation de 5 % pour deux raisons bien simples. Pour ce qui est des problèmes liés à l'asthme, manifestement, l'élimination des particules de l'environnement est une bonne chose pour la santé humaine, point final.

Deuxièmement, au Canada, la production dépasse les niveaux obligatoires aux termes de la loi. C'est tout à fait le contraire qui se passe avec l'éthanol, où nos producteurs doivent maintenant trouver de nouveaux débouchés pour leurs produits. Je pense que ce produit devrait être amélioré ici. Je pense aussi qu'il devrait être consommé au Canada. J'aimerais également signaler qu'étant donné les problèmes que nous avons eus cet hiver avec le transport ferroviaire des produits agricoles, si les taux exigés par la loi étaient plus élevés au Canada, on n'aurait pas eu à exporter ce canola et ce soja ailleurs. Le tout aurait pu être transformé et consommé ici dans notre pays.

• (1635)

Mme Megan Leslie: Très bien. Donc, quel est le lien avec le mazout domestique?

M. W. Scott Thurlow: Le mazout domestique a été exempté des normes fédérales sur le carburant renouvelable...

Mme Megan Leslie: Je me souviens d'avoir lu à votre sujet dans les médias lorsque cela s'est produit.

M. W. Scott Thurlow: Nous nous sommes bruyamment élevés contre cette approche. La ville de New York exige un taux de carburant renouvelable de 3 % dans le mazout domestique, et le marché du mazout domestique de la ville de New York est plus important que celui du Canada, c'est sans contredit.

Nous n'approuvons pas un grand nombre de suppositions qui ont justifié la décision d'éliminer le mazout de chauffage du marché, mais, ultimement, ce n'est qu'un petit pourcentage. C'est l'une de ces choses pour lesquelles on baisse la tête et on dit que l'on croit que le gouvernement a fait une erreur, mais il faut passer outre augmenter les exigences relatives au contenu total de carburant renouvelable dans le diesel.

Toutefois, j'aimerais signaler que, même si le mazout de chauffage représente un volume de combustible exempté des réglementations sur les carburants renouvelables, les compagnies de pétrole et de gaz s'en servent pour augmenter les exigences de carburant renouvelable dans le diesel.

Mme Megan Leslie: Y a-t-il des exceptions à cet égard?

M. W. Scott Thurlow: Il y a certaines exceptions, mais cela ne concerne que certaines parties individuelles assujetties au règlement. Certains choisiront d'avoir recours au mazout de chauffage, parce qu'il s'en vend beaucoup dans certaines régions très précises, tandis que d'autres s'y refuseront. Cette souplesse est importante. Nous y sommes favorables, mais nous désapprouvons l'exclusion.

Mme Megan Leslie: Je suis surprise d'apprendre qu'il y avait une exigence à cet égard, mais qu'elle n'existe plus.

J'aimerais discuter avec...

Le président: Vous allez devoir le faire rapidement.

Mme Megan Leslie: J'espère avoir l'occasion d'y revenir, parce que j'ai quelques questions. Le mercure et les voitures m'ont rappelé un rapport d'Environnement Canada de 2013 qui mentionnait que nous n'étions pas préparés pour le raz-de-marée des ampoules fluorescentes compactes et leur élimination appropriée, et qui expliquait la façon dont le mercure se retrouverait également dans les décharges d'ordures ménagères. Je me demandais donc si je

pouvais obtenir une mise à jour, mais peut-être pourra-t-elle venir un peu plus tard.

Le président: Si vous pouvez faire cette mise à jour en 20 secondes, je vais vous laisser continuer, sinon vous pourriez attendre d'avoir plus de temps pour répondre à cette question.

Mme Megan Leslie: Je suppose que nous aurons probablement deux autres séries de questions.

Le président: Attendons.

Mme Megan Leslie: Je pourrai y revenir.

Le président: Vous pouvez noter la question et vous préparer à y répondre.

Nous cédon la parole à M. Toet pour cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Thurlow et madame Labrie, vous avez tous les deux fait des observations sur la commercialisation de la technologie et son importance, et sur la façon dont le financement devrait exister non seulement pour la recherche et le développement, mais aussi pour la commercialisation et la mise en marché d'un produit. À quel point est-ce important, surtout à la lumière des secteurs de l'industrie dans lesquels vous oeuvrez et de l'appui du gouvernement à cet égard?

Mme Marie-Hélène Labrie: C'est primordial.

Si on songe aux biocarburants de deuxième génération, il s'agit de technologies révolutionnaires qui sont en train d'être mises au point en ce moment. Sans l'appui du gouvernement pour établir des politiques afin d'attirer des investissements privés, il serait impossible de faire passer ces technologies de l'étape de la R-D à l'étape de la commercialisation.

Quand on parle de l'appui du gouvernement, il s'agit d'une série de politiques publiques, d'outils et de programmes. En fait, je constate qu'il y a trois piliers.

Le premier est l'environnement réglementaire qui ouvre le marché grâce à des normes relatives aux carburants renouvelables. Cela a été un véritable élément clé qui nous a permis d'attirer des investissements privés. On a pu attirer 240 millions de dollars en capitaux privés pour faire évoluer la compagnie, mettre la technologie à niveau et investir dans notre première usine à grande échelle.

Ensuite, il y a les programmes d'immobilisations, comme le Fonds des biocarburants de la prochaine génération de TDDC. Ce fonds contribue à la mise au point d'un autre projet que nous avons en parallèle à celui d'Edmonton. Ce projet est mené à Varennes, sur la Rive-Sud de Montréal, et nous comptons prendre des produits du bois non recyclables découlant des activités de construction et de démolition pour produire de l'éthanol. Ces programmes sont essentiels pour nous aider à combler les lacunes en matière de financement, puisque les banques n'appuient pas nos projets à cette étape puisqu'ils font appel à de nouvelles technologies. Jusqu'à ce que ces technologies deviennent complètement commercialisables et qu'elles aient été utilisées pendant plus de trois ans — c'est grosso modo la règle —, il est impossible d'obtenir du financement traditionnel.

Le troisième pilier, ce sont les incitatifs fiscaux ou opérationnels qui peuvent être très utiles pendant les premières années d'exploitation.

Voilà donc les trois piliers qui sont essentiels pour appuyer la commercialisation de nos innovations.

•(1640)

M. W. Scott Thurlow: J'aimerais ajouter brièvement un point.

Comme je l'ai déjà dit, ce sont des mécanismes de prêt. Ils offrent une garantie aux établissements financiers qui prêtent de l'argent en leur promettant que le projet verra le jour et, à un moment donné, deviendra viable et autonome.

Tout ce que j'aimerais ajouter, c'est que cela ne se limite pas à notre industrie. Il en va de même chaque fois qu'on a recours à une nouvelle technologie. Le gouvernement a fait un excellent travail, peu importe les partis politiques au pouvoir, pour favoriser cet investissement au Canada.

Ce que j'aimerais voir pour l'avenir, c'est que l'on comprenne bien que pour que ces innovations continuent de voir le jour au Canada, il faut que ce type d'investissement stratégique se poursuive. Dans notre rapport, nous détaillons comment les investissements du gouvernement du Canada dans notre secteur ont en fait généré un rendement de deux pour un. Chaque dollar investi en rapporte deux.

Mme Marie-Hélène Labrie: Vous avez parlé des organismes prêteurs. Je veux tout simplement signaler qu'une nouvelle société qui a recours à une nouvelle technologie ne peut pas se tourner vers ces organismes. Si vous êtes une société mûre et que vous innovez, alors c'est tout à fait différent. Vous pouvez vous tourner vers ces organismes prêteurs. Mais, pour des petites sociétés comme la nôtre, une entreprise privée qui met au point une technologie de pointe, ces organismes prêteurs ne peuvent pas encore vous appuyer.

M. Lawrence Toet: C'est le cas depuis longtemps. Je me souviens de l'époque où j'étais dans les affaires et j'ai dû hypothéquer ma maison, parce que je faisais quelque chose d'original que personne n'aimait. Mais, oui, je comprends votre point de vue.

Je pense que c'est important. Dans notre budget de 2014, nous avons réalisé de grandes avancées afin d'attribuer une plus grande aide financière pour appuyer la commercialisation. Je suis heureux d'entendre que l'industrie trouve cela très important pour la croissance économique du Canada et notre compétitivité à l'échelle mondiale. Je suis heureux d'apprendre que cela nous permet d'aller dans la bonne direction.

Monsieur Thurlow, vous avez dit que grâce à Enerkem, le Canada dispose de la première installation de valorisation énergétique des déchets dans le monde.

M. W. Scott Thurlow: Pour les biocarburants dérivés de déchets et les produits biochimiques, il s'agit de la première installation commerciale.

M. Lawrence Toet: J'ai trouvé ça très intéressant. Pendant les témoignages, aujourd'hui, nous avons entre autres entendu dire que nous faisons face à toutes ces difficultés, que nous avons du retard, et tout le reste; pourtant, nous sommes les premiers à utiliser ce procédé en particulier. Quelque chose doit donc bien fonctionner.

M. W. Scott Thurlow: Je demanderais à Marie-Hélène de répondre, parce que c'est son entreprise novatrice qui est chef de file à l'échelle mondiale et qui a réalisé ces investissements; c'est la première entreprise à le faire.

Mais vous avez raison, et l'une des raisons pour lesquelles je suis si fier de travailler dans ce secteur réside dans le fait que nous sommes prêts à faire ces investissements stratégiques pour le bien de l'environnement et de l'économie.

Le président: Je serais également heureux de permettre à Marie-Hélène de répondre, mais M. Toet n'a plus de temps.

Je suis certain qu'elle aura la possibilité de répondre plus tard.

Monsieur Choquette, vous avez cinq minutes.

Mme Megan Leslie: Non, c'est moi.

Je vais commencer, si vous me le permettez.

Le président: Il n'y a pas de problème, mais nous avons M. Choquette sur la liste.

Allez-y. Vous êtes bien mieux... non.

Des voix: Oh, oh!

Mme Megan Leslie: Faites attention.

J'aimerais demander à l'ACDE s'il y a eu des développements au sujet de la réglementation portant sur l'élimination des ampoules fluorescentes compactes.

Mme Theresa McClenaghan: Je ne peux pas vous parler au sujet de ces règlements en particulier.

Un peu plus tôt, vous avez posé une question sur l'état de préparation des programmes de déchets et des sites d'enfouissement nationaux en vue d'accepter les ampoules fluocompactes. Je peux vous parler de la situation en Ontario. Il existe une série de programmes de récupération par l'intermédiaire des détaillants, qui travaillent en partie dans le cadre des programmes de gérance prévus par le gouvernement provincial. De plus, la plupart des municipalités disposent de programmes de collecte des déchets dangereux, que ce soit de façon continue ou durant certaines périodes dans l'année. Grâce à de la sensibilisation — même si ce n'est probablement pas suffisant —, les citoyens comprennent qu'il ne faut pas jeter ces produits directement dans les sites d'enfouissement, et ils rapportent généralement leurs piles et leurs ampoules fluocompactes les jours de récupération.

•(1645)

[Français]

M. François Choquette (Drummond, NPD): En ce qui concerne les voitures, vous avez parlé de votre rapport sur le mercure. Vous pourriez le faire parvenir au comité de façon à ce qu'il puisse être traduit et consulté. Je pense que ce serait intéressant, étant donné que vous en avez parlé lors de votre présentation.

Au sujet du mercure, est-ce que certains points ont trait à la compétence fédérale? Vous avez entre autres mentionné la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Il pourrait aussi s'agir d'autres lois ou règlements fédéraux, étant donné qu'on parle ici d'une compétence fédérale.

Que retenez-vous de ce rapport? Auriez-vous des recommandations à nous faire en ce sens?

[Traduction]

Mme Theresa McClenaghan: Nous avons examiné ce que font les autres pays, plus précisément l'Union européenne et le Japon, qui sont tous deux de grands marchés de fabrication d'automobiles. En général, nous avons constaté que la plupart des pays dotés de secteurs importants de fabrication d'automobiles ont des lois portant précisément sur les véhicules en fin de vie utile et la façon dont cela doit se faire de façon sûre, sauf pour les États-Unis et le Canada, ce qui est intéressant.

Généralement, des cibles sont établies au sujet d'un volume d'ensemble, ainsi qu'en ce qui concerne des composantes spécifiques, comme le mercure. L'industrie a augmenté considérablement la quantité de matériaux dangereux recyclables qu'elle reprend, et c'est une chose que nous avons apprise.

Pour ce qui est des champs de compétence, bien sûr, au Canada, nous avons la LCPE. Il existe des règlements sectoriels aux termes de la LCPE, plus particulièrement lorsque nous parlons de produits destinés à l'exportation ou à l'expédition partout au pays. On pourrait en faire davantage pour ce qui est de l'exercice des compétences, mais les provinces partagent également ces compétences et peuvent être des parties importantes du casse-tête.

Mme Fe de Leon (rechercheuse, Association canadienne du droit de l'environnement): Puis-je ajouter une observation au sujet de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement?

Elle régit la gestion des produits chimiques. Parmi les produits chimiques qui sont détectés dans les véhicules en fin de vie utile et, certainement, dans la conception des véhicules, on trouve des produits chimiques comme les produits ignifuges bromés et les produits chimiques perfluorés, au sujet desquels le gouvernement a formulé des règlements et continue de le faire. Cela revient à la question de la conception axée sur l'environnement et de la conception de produits ou de pièces pour les véhicules sans nécessairement utiliser ces types de produits chimiques toxiques.

[Français]

M. François Choquette: Compte tenu du rapport que vous avez fait, vous devez être passablement experte en la matière.

Auriez-vous une recommandation à faire au gouvernement fédéral concernant le mercure et le recyclage des pièces de voitures?

[Traduction]

Mme Theresa McClenaghan: Notre rapport contenait quelques recommandations. Nous vous en fournirons une copie.

Nous avons plus précisément recommandé l'adoption d'une loi semblable à la directive sur les véhicules en fin de vie utile de l'Union européenne. De plus, comme Fe l'a mentionné, il s'agit d'une partie importante de l'approche que le gouvernement fédéral peut adopter pour prendre des décisions de gestion du risque prises sur les composantes jugées toxiques aux termes de la LCPE. Mais il est peut-être encore préférable d'utiliser des matériaux différents et d'adopter des approches de chimie verte, plutôt que d'utiliser les mêmes vieux matériaux. Les recommandations figurent dans le rapport.

Le président: Merci beaucoup.

Passons maintenant à M. Woodworth, pour cinq minutes.

M. Stephen Woodworth (Kitchener-Centre, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins pour cette séance très intéressante.

Je salue tout spécialement Mme McClenaghan, une ancienne collègue de Kitchener. Je suis heureux de vous revoir. En fait, j'aimerais vous poser certaines questions, si vous me le permettez, madame McClenaghan, parce que je m'intéresse à l'approche « du berceau au tombeau », et je crois que c'est l'expression que vous avez utilisée.

En fait, cela m'a rappelé un autre témoignage que nous avons entendu un peu plus tôt dans le cadre de notre étude au sujet de la « responsabilité élargie des producteurs », ce qui constitue, selon ma compréhension, une sorte de processus « du berceau au tombeau ». Depuis, j'ai découvert qu'en 2009, le ministre canadien de l'Environnement, de concert avec les autres ministres nationaux de l'Environnement par l'intermédiaire du Conseil canadien des ministres de l'environnement, avait produit un plan d'action pancanadien pour la responsabilité élargie des producteurs. Ce plan d'action a été publié en octobre 2009, je pense.

Puis-je vous poser des questions à ce sujet? J'aimerais connaître les détails du plan si vous êtes au courant. Connaissez-vous le plan suffisamment pour répondre à certaines de mes questions?

• (1650)

Mme Theresa McClenaghan: Je ne sais pas si je serais en mesure de répondre à des questions précises. Dans notre rapport sur les véhicules en fin de vie utile, nous avons bel et bien signalé que le CCME avait pris de nombreuses mesures, y compris celle que vous venez de mentionner et un code national précis. Voyons ce que seront vos questions et je vous dirai si nous disposons des détails que vous recherchez. Par ailleurs, l'approche que nous préconisons est celle « du berceau au berceau ».

M. Stephen Woodworth: Ah bon. Merci.

Mme Theresa McClenaghan: Nous parlions auparavant de l'approche « du berceau au tombeau », mais nous avons décidé que l'approche « du berceau au berceau » était une meilleure idée, parce que nous ne voulons pas tout simplement envoyer les matériaux aux sites d'enfouissement. Nous voulons qu'ils soient réintégrés dans le prochain véhicule construit.

M. Stephen Woodworth: Je suis d'accord. Cela ressemble un peu à la théorie du big bang: tout continue de bouger.

Pour revenir à la question de la responsabilité élargie des producteurs, le Conseil canadien des ministres de l'environnement définit ainsi cette notion: « un instrument de politique environnementale qui étend les obligations du producteur à l'égard d'un produit jusqu'au stade de son cycle de vie situé en aval de la consommation. »

Cela me semble assez simple. Selon vous, s'agit-il d'une définition acceptable? Vous hochez de la tête pour acquiescer mais, comme vous vous souviendrez de l'époque où vous étiez au tribunal, vous devez le dire tout haut.

Mme Theresa McClenaghan: Oui.

Des voix: Oh, oh!

M. Stephen Woodworth: Merci.

Je remarque aussi que le plan d'action pancanadien pour la responsabilité élargie des producteurs, qui a été mis sur pied par notre ministre de l'Environnement, entre autres, comptait une première phase, qui prévoyait que les programmes de responsabilité élargie des producteurs seraient opérationnels dans les six ans suivant l'adoption du plan. Un certain nombre de produits étaient inclus et, plus particulièrement, les produits automobiles. Je pense que vous venez d'en parler. Êtes-vous au courant?

Mme Theresa McClenaghan: Oui, tout à fait.

M. Stephen Woodworth: De plus, les administrations devaient déterminer un plan détaillé de mise en oeuvre progressive au sujet de ces produits dans les deux ans suivant l'adoption du programme. Avez-vous fait un suivi? Savez-vous quels sont les progrès accomplis? Six ans après 2009 nous amèneraient en 2015. Parfois, ces plans sont si ambitieux qu'il est difficile de réellement prendre le taureau par les cornes et de respecter les échéances, mais pouvez-vous me donner une idée de la situation actuelle?

Mme Theresa McClenaghan: Nous pouvons le faire pour l'Ontario. Nous ne suivons pas ce que font toutes les provinces de façon aussi détaillée, mais un peu plus tôt cette année, Mme de Leon a présenté un mémoire dans le cadre de la proposition de l'Ontario au sujet des véhicules en fin de vie utile.

Vous pouvez en parler, Fe.

Mme Fe de Leon: Oui.

Aux termes de la Charte des droits environnementaux, ou CDE, un avis a été publié dans le registre pour une proposition de règlement visant à aborder la question des véhicules en fin de vie utile en Ontario, et la période de consultation a pris fin en mai. Le gouvernement ontarien propose de créer un règlement qui permettra aux installations de procéder à des exercices de démantèlement et de dépollution des véhicules en fin de vie utile; ces installations pourront continuer de faire le travail qu'elles doivent accomplir et obtenir les permis et les approbations nécessaires pour faire le travail.

Nous avons certainement fait connaître nos préoccupations au sujet de cette approche, comme la portée des efforts de dépollution qui seraient visés par le règlement, ainsi que nos préoccupations concernant les conséquences pour les collectivités où ces installations se trouveraient. Il s'agit entre autres d'inquiétudes concernant le bruit et les types de technologies utilisées pour faire fonctionner les machines servant à la gestion de la fin du cycle de vie utile.

• (1655)

Le président: Je dois vous arrêter là. Je sais que M. Woodworth souhaite obtenir une clarification, mais il faudra le faire autrement.

M. Choquette et Mme Leslie partageront le temps de parole.

Allez-y, monsieur Choquette.

[Français]

M. François Choquette: Merci, monsieur le président.

Je vais revenir sur le principe du pollueur-payeur. Je pense que c'est vraiment important dans le cadre de cette étude.

Monsieur Thurlow et madame Labrie, au départ, je ne savais pas exactement où situer cette étude sur le plan fédéral, mais ça commence à être un peu plus clair, grâce notamment aux recommandations que vous avez faites au gouvernement fédéral. Elles sont très intéressantes et très pertinentes.

Madame de Leon, avez-vous des recommandations à faire au gouvernement fédéral concernant le principe du pollueur-payeur ou les lois qu'on a mentionnées plus tôt, à savoir la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale?

Je sais que la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a été modifiée récemment. Recommanderiez-vous que ces lois et les règlements en cette matière soient renforcés, modifiés ou appliqués plus adéquatement?

Je vous cède la parole.

[Traduction]

Mme Theresa McClenaghan: En ce qui concerne la LCEE, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, vous voulez savoir comment le principe du pollueur-payeur pourra être inclus. Lorsqu'on réalise des évaluations environnementales dans le cadre de projets fédéraux ou de projets qui tombent sous le coup de la LCEE, on ne tient pas toujours compte des incidences économiques des projets. On rejette souvent la responsabilité dans l'autre camp. On examine les effets cumulatifs ainsi que le principe de précaution.

Il s'agit d'un domaine qui pourrait être amélioré si on y intégrait le principe du pollueur-payeur. La Cour suprême appuie ce principe. L'autre jour, nous avons vu un autre comité appliquer le principe du pollueur-payeur dans le cadre du projet de loi C-22. Nous appuyons sans réserve l'idée d'inclure le principe du pollueur-payeur et de le rendre explicite.

Mme Fe de Leon: J'ajouterais simplement qu'en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, il existe une

référence explicite au principe du pollueur-payeur. Dans le contexte de la gestion, par exemple, des produits chimiques contenus dans des produits qui pourraient se retrouver dans les déchets solides à l'échelle municipale, il existe des efforts concertés, du moins de notre part, pour incorporer ce principe dans tous les documents que nous rédigeons. Nous énonçons nos préoccupations au sujet de la façon dont les produits chimiques sont gérés au Canada, surtout ceux qui se retrouvent dans des produits de consommation... [Note de la rédaction: difficultés techniques]... en ce qui concerne la réglementation.

[Français]

M. François Choquette: Merci beaucoup.

Je vais céder la parole à Mme Leslie.

Mme Megan Leslie: Merci.

[Traduction]

Ma prochaine question s'adresse à Mme McClenaghan et Mme de Leon. En plus du principe du pollueur-payeur, que devons-nous faire pour veiller à ce que des substances comme l'amiante ou le mercure ne se retrouvent pas dans nos sites d'enfouissement? Le principe du pollueur-payeur est-il suffisant? Faut-il faire quelque chose en vertu de la LCPE? Faut-il prévoir des pénalités ou des incitatifs?

Quelle est la meilleure solution législative fédérale, ou la meilleure solution réglementaire?

Mme Theresa McClenaghan: Lorsqu'on parle des produits qui pourraient se retrouver dans les sites d'enfouissements, le gouvernement fédéral doit agir en collaboration avec les provinces, parce que les sites d'enfouissements relèvent presque entièrement de la compétence provinciale.

Cela dit, la LCPE compte des pouvoirs permettant de contrôler les produits toxiques, et on peut s'en servir pour établir des règlements propres à un secteur ou pour contrôler certains produits chimiques qui sont désignés comme étant toxiques. C'est là que les plans de gestion des risques entrent en ligne de compte relativement aux substances précises.

C'est l'un de ces cas où il faut absolument se pencher sur la vraie question. Le mercure pose problème — du moins, c'était le cas autrefois et ce l'est peut-être encore aujourd'hui dans une certaine mesure —, et il en va de même pour les amalgames dentaires qui se retrouvent dans les égouts. Il faut un programme de récupération ou une façon de recycler ce produit afin d'instaurer un mécanisme pour que les dentistes puissent en disposer de façon adéquate, plutôt que de le voir aboutir dans les égouts.

Il s'agit d'une approche combinée entre les différents secteurs: utiliser le matériau, trouver des solutions, appliquer les principes de chimie verte et établir un règlement en guise de renfort.

Mme Megan Leslie: Merci. C'est utile.

Je pense qu'il ne me reste que 30 secondes.

Le président: Il vous reste 28 secondes.

Passons à M. Strahl, pour cinq minutes.

• (1700)

M. Mark Strahl (Chilliwack—Fraser Canyon, PCC): Merci beaucoup à tous les témoins. Je ne fais habituellement pas partie du comité.

Madame McClenaghan, vous avez piqué ma curiosité lorsque vous avez parlé d'incinération.

Je viens de Chilliwack, en Colombie-Britannique; c'est dans la vallée du fleuve Fraser et on a proposé de construire un incinérateur dans la région métropolitaine de Vancouver. Je ne sais pas si vous êtes au courant du projet, mais chose certaine, les gens de ma région et les politiciens municipaux s'opposent fermement à cette idée. Je pense que c'est parce qu'on ne connaît pas bien la technologie et qu'il y a des inquiétudes au sujet de l'augmentation de la pollution aérienne dans un bassin atmosphérique déjà soumis à un stress, comme les cendres volantes toxiques, etc.

Les promoteurs du projet d'incinérateur dans la région métropolitaine de Vancouver disent qu'il ne s'agit que d'une campagne de peur et que les données scientifiques appuient leur position. Pourriez-vous expliquer un peu plus en détail pourquoi l'incinération est une mauvaise idée dans certaines situations?

Mme Theresa McClenaghan: Quand nous avons un cas comme celui-ci, nous faisons généralement appel à des témoins experts en matière de toxicologie qui se penchent sur l'installation, ses émissions proposées, la façon dont elle interagira avec la collectivité environnante et la façon dont les normes provinciales pertinentes ou les autres normes applicables seront respectées.

Nous ne sommes certainement pas des experts en ingénierie et en toxicologie. Toutefois, c'est le genre de situations que nous examinons. Ensuite, nous nous adressons au tribunal ou aux décideurs qui déterminent si l'installation doit être certifiée.

Dans certaines propositions, on soutient qu'il s'agit d'une solution plus écologique en raison de la diminution des gaz à effet de serre, ou d'autres solutions, en vue de désengorger les sites d'enfouissements. Nous soulignons qu'il est important d'avoir une vue d'ensemble de la situation. Si, en contrepartie, on se retrouve avec des émissions qui pourraient causer des problèmes de santé, ce n'est peut-être pas un bon échange, surtout s'il s'agit, comme vous dites, d'une région où il y a d'autres émissions dont il faut tenir compte.

Il s'agit d'une analyse propre à la technologie, mais à laquelle il faut appliquer une expertise.

M. Mark Strahl: D'accord.

La proposition pour le district régional de la vallée du Fraser et ses municipalités consiste à adopter une approche zéro déchet, ayant comme objectif de détourner 90 % des déchets solides des sites d'enfouissements.

Je constate que vous avez fait des recherches au sujet du principe zéro déchet ou que vous connaissez bien cette proposition. Je pense qu'on dit que 49 % des déchets solides se retrouvent actuellement dans les sites d'enfouissements municipaux. Êtes-vous au courant des objectifs zéro déchet et des installations de récupération des déchets mélangés? C'est une proposition qui a été formulée afin de récupérer les matériaux précieux et d'empêcher les matériaux recyclables et composts de se retrouver dans les sacs-poubelle noirs.

Savez-vous si ce principe a été appliqué dans certaines administrations, et pourriez-vous nous parler des réussites à ce sujet?

Mme Theresa McClenaghan: Encore une fois, en ce qui concerne les détails des sites, nous connaissons davantage la situation en Ontario. Toronto dispose d'un grand programme de bacs verts — les matériaux sont amenés dans de grandes installations de compostage — de sorte que l'on tente de s'assurer que tous ces déchets biodégradables ne se retrouvent pas dans les sites d'enfouissement.

Guelph a ouvert la voie en ce qui concerne la récupération et la séparation des déchets mélangés, et cette ville continue la même orientation.

Il y a environ quatre ou cinq ans, l'Ontario a mené une consultation approfondie sur le concept du zéro déchet, que nous avons appuyé. Dans ce cas-ci, ce sont les détails qui posent problème.

Un peu plus tôt, nous avons parlé d'éliminer les sites d'enfouissement et les émissions — et nous savons que nous sommes très loin de cet idéal — et dans un monde parfait, toutes les composantes qui se retrouvent dans le flux de déchets seraient récupérées et utilisées de façon productive sans jamais finir dans un site d'enfouissement. Ce serait l'idéal. Mais nous ne voulons certainement pas non plus tout brûler et faire de la récupération énergétique, si cela signifie que les émissions causent des problèmes de santé. C'est pour cette raison que nous devons faire cette analyse, au cas par cas.

Le président: Passons à M. Woodworth, puis à M. Toet s'il reste du temps.

M. Stephen Woodworth: Merci beaucoup, monsieur le président

Je vais reprendre là où j'avais laissé, en m'excusant auprès de Mme de Leon. Je ne voulais pas m'enfoncer trop dans vos recommandations au gouvernement ontarien, mais je voulais seulement savoir si nous allons dans la bonne direction.

En ce qui concerne le plan d'action pancanadien pour la responsabilité élargie des producteurs, je remarque que la première phase, la phase de six ans, exige également l'adoption de mesures pour les lampes contenant du mercure et les autres produits contenant du mercure, les déchets domestiques dangereux et les déchets spéciaux, ainsi que les produits de l'industrie automobile.

J'aimerais savoir si, selon vous, cette initiative avance dans la bonne direction. L'idée est de se retrouver avec des méthodes uniformes et harmonisées ayant des incidences maximales sur tout le marché national afin de faire passer la responsabilité de la gestion des produits en fin de vie utile aux fabricants ou aux importateurs.

Les ministres de l'Environnement, tant au fédéral qu'au provincial, vont-ils dans la bonne direction?

• (1705)

Mme Theresa McClenaghan: Oui. Nous appuyons la responsabilité élargie des producteurs. Nous avons le document devant nous. C'est la bonne direction et, bien sûr, par la suite, lorsque chaque gouvernement commence à mettre ce plan en place et à le concevoir, il faut se demander s'il fonctionne comme prévu et s'il y a des conséquences inattendues.

Malheureusement, nous en avons vu de nombreuses en Ontario, étant donné la façon dont certains programmes de gérance fonctionnaient pour ce qui est des éco-droits, entre autres. Ainsi, l'Ontario, par exemple, a lancé un processus afin de tenter de relancer et de refondre sa loi sur les déchets, mais les tentatives sont mortes au *Feuilleton* en raison des élections provinciales.

Nous allons généralement dans la bonne direction, mais il s'agit de se demander si on atteint les résultats et si on le fait de façon à éviter les conséquences inattendues et les mauvais incitatifs dans la conception des programmes.

M. Stephen Woodworth: Mais pour l'instant, vous n'avez pas examiné les progrès qui ont été faits grâce à ce plan d'action pancanadien?

Mme Theresa McClenaghan: Non.

M. Stephen Woodworth: Merci. En tenant compte du fait que les provinces exercent une compétence concurrente dans ces secteurs, de façon générale, souscrivez-vous à l'approche adoptée par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Conseil des ministres de l'environnement pour amener tout le monde à tenter d'harmoniser les efforts de façon à maximiser les incidences partout au pays? Est-ce la bonne façon de procéder?

Mme Theresa McClenaghan: Nous espérons toujours que le Conseil canadien des ministres de l'environnement assumera un rôle de chef de file dans toutes ses initiatives, afin d'obtenir les meilleures pratiques possibles. En même temps, si l'un des gouvernements a de l'avance et est prêt à aller plus loin du point de vue de la durabilité environnementale, nous sommes également tout à fait d'accord. Nous ne voudrions pas avoir à demander à un gouvernement d'attendre que tous se mettent à niveau.

M. Stephen Woodworth: Merci. Je cède le reste de mon temps à M. Toet.

Le président: Monsieur Toet, il vous reste une minute et demie.

M. Lawrence Toet: Merci, monsieur le président.

J'aimerais aborder rapidement la question des investissements. Madame Labrie, votre installation mentionne que votre installation a obtenu 240 millions de dollars d'investissements privés. Manifestement, cela s'est fait avant votre demande visant le retrait de la taxe d'accise. Vous n'auriez pas fait appel à des investisseurs en vue de vous débarrasser de cela, parce que vous ne saviez pas ce qui se passerait.

Pour les investisseurs, quel est le rendement du capital investi, et dans quel délai envisagent-ils de l'obtenir? Quels effets l'exemption de la taxe d'accise a-t-elle sur ce rendement? J'imagine la situation du point de vue d'un investisseur, qui ne vous aurait pas consenti d'investissement s'il ne pensait que cela pourrait être rentable.

J'essaie de comprendre quel est ce grand besoin en ce qui concerne la taxe d'accise.

Mme Marie-Hélène Labrie: Comme nous l'avons expliqué, il ne s'agit pas nécessairement de la rentabilité. La clé ici, c'est que lorsque les investisseurs ont décidé d'investir dans notre entreprise, un incitatif opérationnel était disponible, c'est-à-dire l'initiative écoÉNERGIE pour les biocarburants, mais au bout du compte, nous n'y avons pas eu accès en raison du moment où notre installation a commencé à fonctionner à plein régime. Ainsi, de façon intrinsèque, il existait un incitatif qui, tout à coup, ne nous était plus accessible. Si on prend la situation du point de vue des règles du jeu en ce qui concerne les biocarburants conventionnels, c'est quelque chose qui ne nous est plus offert.

Étant donné qu'il s'agit d'une nouvelle technologie, elle comporte davantage de risques et, du point de vue de l'investissement en capital, les besoins sont plus grands. Sur le plan de la rentabilité, le rendement est au rendez-vous, mais au cours des premières années d'exploitation, il y a une accélération. Il s'agit d'une toute nouvelle technologie, de sorte que cela est utile du point de vue opérationnel au cours des premières années d'exploitation. Cela a un impact réel sur les investisseurs. Ils s'y attendent, parce qu'ils ont investi et qu'à ce moment-là, il y avait un incitatif opérationnel.

Depuis que nous avons découvert que nous n'avons pas accès à cet incitatif opérationnel, nous avons tenté de travailler avec le gouvernement fédéral pour trouver une solution. Les investisseurs qui ont cru en nous ont donc des attentes.

Deuxièmement, j'ajouterais que du point de vue de l'industrie, nous estimons qu'il est important de stimuler les investissements

dans le secteur des biocarburants de deuxième génération, comme nous l'avons fait pour les biocarburants conventionnels. Il nous faut des incitatifs afin de soutenir et de stimuler les investissements privés, parce qu'il ne s'agit pas seulement d'une installation.

Il est également important de retenir les biocarburants ici. À l'heure actuelle, nous avons des acquéreurs, des entreprises intéressées à acheter notre carburant pour l'exporter aux États-Unis. S'il est exporté là-bas, alors toutes les réductions d'émissions de gaz à effet de serre ne se produisent pas ici. Ainsi, si nous souhaitons investir, nous devrions pouvoir l'utiliser à l'échelle nationale et locale. Nous avons investi afin de pouvoir vendre notre carburant à l'échelle locale, et non pas pour le transporter, en assumant des coûts additionnels, afin de le vendre aux États-Unis. Les Américains ont également leurs incitatifs et ils reconnaissent les avantages supplémentaires des biocarburants de deuxième génération.

Il y a donc toute une série d'éléments qui sont très importants pour cette demande.

• (1710)

Le président: Merci. Nous devons passer à la personne suivante.

M. McKay posera la dernière question de ce tour de table, puis il y aura deux autres questions. Étant président du comité, je poserai une brève question avant ce dernier tour de table.

L'hon. John McKay: J'aimerais poser à Mme McClenaghan une question portant sur ce que M. Thurlow a dit au sujet de la matière première pour la cellulose.

Je crois comprendre que vous ne seriez pas très enthousiaste à l'idée d'utiliser du maïs et d'autres types de matière première pour la production d'éthanol.

Mme Theresa McClenaghan: L'utilisation du maïs et du soja à cette fin peut avoir un impact sur la production et les prix des aliments. L'utilisation de l'éthanol comme composante du carburant correspond à des résultats souhaitables pour l'environnement et les opérations, ne serait-ce que du point de vue du fonctionnement de l'équipement. L'intensification des programmes encourageant une teneur plus élevée en éthanol a entraîné la perturbation des prix des céréales à l'échelle mondiale. C'est donc une inquiétude.

J'affirme cela sans pouvoir m'appuyer sur une analyse, mais c'est une chose qu'il faut garder à l'esprit. Si une grande quantité de terres arables sert désormais à produire du carburant, il faut se demander si on arrivera à combler les besoins alimentaires de la population mondiale.

L'hon. John McKay: Je suis sûr que M. Thurlow veut intervenir sur cette question, mais auparavant, j'aimerais avoir une explication. Dans votre témoignage, vous avez dit que 65 % des ateliers de récupération des pièces de rechange n'étaient pas accrédités pour dépolluer les véhicules. Je trouve cela renversant. Comment est-ce possible en l'an de grâce 2014?

Mme Theresa McClenaghan: C'est, en effet, assez renversant, mais après avoir examiné ce secteur à l'échelle provinciale, on a constaté que les connaissances étaient bien minces quant aux exigences pour le retrait de liquides et de matières dangereuses comme les interrupteurs à mercure. On a donc intensifié l'oeuvre éducative, et je pense que le nombre d'ateliers qui se conforment aux normes a beaucoup augmenté par rapport à il y a sept ou huit ans. Ce ne sont toutefois pas tous les ateliers qui sont conformes aux exigences d'accréditation.

On peut se demander si un autre examen du secteur révélera que ces ateliers, même non accrédités, respectent les normes. Quand les ateliers ne sont pas accrédités, il est difficile d'affirmer quoi que ce soit. C'est là la différence.

L'hon. John McKay: Ainsi, les normes continuent d'évoluer. C'est ce qui m'a étonné. Je supposais qu'elles étaient respectées.

Monsieur Thurlow, il va bien falloir que je vous donne l'occasion de répondre, mais auparavant, je vais m'adresser à Mme Labrie.

Quelle déduction pour amortissement demandez-vous? Voulez-vous qu'elle soit l'équivalent des autres secteurs de production de carburant?

• (1715)

Mme Marie-Hélène Labrie: Nous demandons que la catégorie de matériel de production d'énergie renouvelable englobe aussi les biocarburants. Sur la liste actuelle du matériel admissible, on trouve la production de biogaz, c'est-à-dire la conversion des déchets en un gaz, mais il n'y a aucune mention de la transformation des déchets en biocarburants. Nous pensons que nous devrions bénéficier également de cette mesure incitative.

L'hon. John McKay: La radiation est donc plus lente qu'elle ne devrait l'être, n'est-ce pas?

Mme Marie-Hélène Labrie: Exactement. Ce serait un amortissement accéléré.

En outre — et je pense qu'il s'agit de la catégorie 43.2 —, une action accréditive est prévue. Nous voudrions que cela soit inclus dans le matériel admissible pour la production d'énergie renouvelable.

L'hon. John McKay: Durant les 15 secondes qu'il me reste, M. Thurlow pourra revenir de ses émotions.

M. W. Scott Thurlow: Loin de moi l'idée de m'interposer.

À ceux qui critiquent notre secteur, à ceux qui se plaignent de la flambée des prix des aliments due à la production de biocarburants, je dirai qu'il n'y a absolument pas de preuves à l'appui de cette conclusion. Nous avons fait remarquer que le principal facteur causant l'augmentation du prix de la nourriture a toujours été le prix de l'énergie. Notre secteur aide à la production d'énergie à meilleur marché, plus abondante et plus durable.

Nous ne retirons que l'amidon du maïs. Pour le reste, nous retournons tout au secteur de l'engraissement. La drêche sèche de distillerie, qui est un coproduit de l'éthanol, permet de fournir de la viande aux bouchers et aux Canadiens. Les vaches et les porcs en raffolent.

En terminant, je dirai que l'émergence de l'industrie de l'éthanol a créé une demande pour des céréales, ce qui permet aux agriculteurs d'obtenir un solide rendement sur les investissements qu'ils font dans leurs terres. Ensuite, ils peuvent investir dans la technologie, ce qui leur permettra de produire davantage. L'augmentation de la production au Canada a doublé en 10 ans.

Le président: Merci, monsieur McKay.

Je voudrais vous poser une brève question.

Nous avons appris trois termes grâce aux témoignages que nous avons entendus. On a parlé d'« incinération », de « gazéification » et, aujourd'hui, de « transformation thermo-chimique ».

Pouvez-vous brièvement nous expliquer la différence entre ces termes? Je pense qu'il faut que les Canadiens comprennent qu'il ne s'agit pas de remplir un baril et d'y mettre le feu quand on parle d'incinération. Pour moi, la gazéification et la transformation

thermo-chimique représentent une grosse différence. Pouvez-vous nous résumer brièvement de quoi il s'agit.

Mme Marie-Hélène Labrie: Le processus de gazéification permet de réduire une matière solide en un gaz, composé de monoxyde de carbone et d'hydrogène. Ce gaz ne contient pas assez d'oxygène pour être brûlé, ce qui signifie que nous ne produisons pas de CO₂. Nous produisons du CO. C'est ce qui est central.

Nous appelons cela une oxydation partielle. C'est juste suffisant. Cela se compare à brûler du bois dans un poêle. S'il n'y a pas assez d'oxygène, on n'arrivera pas à allumer le feu. C'est là le principe de base de la gazéification.

Il y a diverses méthodes de gazéification. Plasco, ici à Ottawa, produit du gaz plasma. Pour cela, il faut des températures de 4 000 à 5 000 degrés Celsius. Quant à nous, nous avons mis au point un procédé de gazéification unique, qui fonctionne à des températures inférieures à 1 000 degrés Celsius.

La transformation thermo-chimique, pour sa part, relève d'une combinaison de procédés: il s'agit d'une gazéification au départ, mais ensuite, grâce à d'autres procédés chimiques, le gaz de synthèse est transformé en produits liquides. Plasco ne peut se servir de son gaz de synthèse que pour produire de l'électricité. Quant à nous, nous ajoutons diverses étapes après la gazéification pour transformer ce gaz de synthèse en produits liquides.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons de nouveau aux interventions de sept minutes. Cependant, nous n'aurons pas le temps d'entendre tout le monde. Étant donné que les conservateurs ont pu bénéficier de temps supplémentaire pour la dernière question, je vais leur donner cinq minutes et monsieur Choquette en aura sept.

Ainsi, une intervention de cinq minutes pour les conservateurs, puis une de sept minutes pour les néo-démocrates...

M. Robert Sopuck: Nous reconnaissons là votre générosité.

Le président: Allez-y, monsieur Carrie.

M. Colin Carrie: J'ai quelques brèves questions à poser à Mme Labrie.

Pouvez-vous répéter votre deuxième recommandation rapidement?

[Français]

Je parle de la deuxième recommandation qui est adressée au gouvernement.

[Traduction]

Mme Marie-Hélène Labrie: Cette recommandation s'adressait aux gouvernements provinciaux.

• (1720)

M. Colin Carrie: Aux gouvernements provinciaux?

Mme Marie-Hélène Labrie: Oui. Cette recommandation concernait la réglementation provinciale. Dans certaines provinces, les exigences environnementales imposées sont les mêmes pour les procédés de conversion des déchets sans combustion ou sans incinérateur. Étant donné qu'on utilise de la chaleur, ces procédés sont soumis aux mêmes exigences environnementales.

M. Colin Carrie: Ainsi, ce n'est pas de compétence fédérale?

Mme Marie-Hélène Labrie: Non, c'est de compétence provinciale, mais je voulais soulever la question.

M. Colin Carrie: Une brève question. Y a-t-il une taille optimale pour votre technologie? Peut-on accroître ou décroître la taille de vos installations? Votre technologie pourrait-elle être adaptée à de petites localités? Quelle taille de population vous faut-il?

Mme Marie-Hélène Labrie: Notre module standard est basé sur 100 000 tonnes sèches par année. Dans le cas de la ville d'Edmonton, par exemple, on a déjà atteint 60 % du taux de détournement des déchets, si bien que nous pourrions faire passer ces 60 % à 90 %. On n'a pas besoin d'une très grande ville, mais un centre métropolitain de cette taille-là est approprié. Nous sommes en train d'élaborer un projet dans la région rurale du Mississippi. Nous allons pouvoir desservir sept comtés qui travaillent ensemble.

Cela dépend vraiment, mais nous pouvons également doubler la capacité en installant un deuxième module. C'est assez souple pour nous permettre d'ajouter des modules, mais il nous faut au minimum 100 000 tonnes sèches par année.

M. Colin Carrie: Pour terminer, je voudrais un complément d'information, monsieur Thurlow, sur la façon dont vous traitez les fausses informations concernant votre secteur. Mme McClenaghan a raison d'avoir fait remarquer que, devant la hausse du coût du maïs, d'aucuns ont dit, sans disposer de données scientifiques, que votre secteur en était responsable et que, par conséquent, nous devrions abandonner les biocarburants.

Je suis au fait de ces faux renseignements au sujet de votre technologie. Est-ce justifié? Avez-vous des données sur les oxydes d'azote et de soufre et sur le CO₂? Votre technologie a-t-elle une odeur? Y a-t-il une augmentation nette des gaz à effet de serre? Est-ce que cela explose?

Des voix: Oh, oh!

M. W. Scott Thurlow: Je vais répondre à vos questions à rebours. En tant que carburant, ce produit est conçu pour fonctionner en tandem avec l'essence, dont la combustion crée une puissance motrice. C'est ainsi qu'il est conçu. C'est très différent du pétrole brut, toutefois, car c'est biogène. Il y aura évaporation. La dégradation se fait naturellement. Il s'agit d'un alcool qui n'est pas aussi inflammable que le pétrole brut.

Quant aux oxydes d'azote et de soufre, il est indéniable qu'il y a une grande réduction des émissions de matières particulaires, étant donné le perfectionnement des mélanges de biocarburants et l'augmentation de leur teneur. Je pense que c'est à l'origine de notre partenariat avec la Société de l'asthme, qui reconnaît les faits.

S'agissant des GES, le pourcentage se situe entre 60 et 99 % si l'on fait la comparaison avec le pétrole. Il s'agit d'une réduction de GES qui est favorable à l'économie et qui crée des emplois, ce qui fait taire les détracteurs qui prétendent que la politique en matière de GES est néfaste pour l'économie. Je pense qu'il faut féliciter le gouvernement d'avoir élaboré une norme pour les carburants renouvelables, car en fait, il y a eu création d'emplois, en particulier dans les régions rurales.

Je pourrais me consacrer à plein temps à la tâche de dénoncer les mythes à propos de notre secteur, comme la rumeur d'une augmentation du taux de grossesse chez les adolescentes dans le Dakota du Nord... C'est ridicule...

Des voix: Oh, oh!

M. W. Scott Thurlow: Oui, en effet, vous ne pouvez pas imaginer le nombre d'arguments ridicules qu'on m'a présentés. Soyons très clairs. Nous avons des partenariats avec les agriculteurs et ce sont eux qui nourrissent la population. De tout temps, ils se sont avérés les gardiens de nos greniers.

Nous apportons une contribution à l'économie agricole, car nous offrons des solutions de gestion des risques en cas de récoltes records étant donné l'augmentation de la production, laquelle va se poursuivre, comme c'est le cas depuis les 10 dernières années. Il nous faut trouver de nouveaux débouchés pour cette fibre pour qu'elle continue de faire prospérer l'économie. En ce moment, la production alimentaire au Canada est en hausse, alors que nous cultivons moins de terres qu'il y a 10 ans.

M. Colin Carrie: Votre technologie a-t-elle une odeur? Est-ce qu'elle dégage une mauvaise odeur ou quelque chose de semblable?

M. W. Scott Thurlow: Je pense qu'en fait, elle présente une odeur agréable...

Des voix: Oh, oh!

M. W. Scott Thurlow: L'odeur ressemble à celle de la bière, à vrai dire.

En outre, on ne sent certainement rien si on se trouve à plus de 10 pieds.

Le président: Monsieur Choquette, vous aurez le dernier mot.

[Français]

M. François Choquette: Monsieur le président, je tiens d'abord à remercier tous les témoins qui ont comparu aujourd'hui. C'était vraiment très intéressant. Nous voyons un peu plus clairement dans quels domaines le fédéral peut intervenir.

Madame Labrie, je vais revenir sur vos recommandations.

Vous parlez d'abord de soutenir l'innovation. Il s'agit là d'une recommandation que vous faites au gouvernement fédéral. La recommandation portant sur la réglementation s'adresse aux gouvernements provinciaux. La troisième recommandation, soit celle qui parle de stimuler le biocarburant de deuxième génération, s'adresse au gouvernement fédéral. Pour ce qui est de la quatrième recommandation, j'ai oublié de quoi il s'agissait.

S'adresse-t-elle aux provinces ou au gouvernement fédéral?

• (1725)

Mme Marie-Hélène Labrie: Elle concerne l'incitatif fiscal sur l'amortissement accéléré.

M. François Choquette: Il y a ici des recommandations très concrètes à l'intention du gouvernement fédéral.

Mme Marie-Hélène Labrie: Oui.

La première recommandation a trait à la commercialisation des innovations. Il ne faut pas seulement stimuler l'innovation, mais également la commercialisation pour créer de la richesse et des emplois.

M. François Choquette: Très bien.

Selon le tableau que j'ai devant moi, 60 % des déchets sont récupérés et recyclés. À Drummondville, notre site d'enfouissement sera bientôt rempli à pleine capacité et nous devons réfléchir à une solution de rechange. Plusieurs acteurs de notre région font appel à la technologie d'Energem et sont en communication avec vous. Je sais qu'il y a des discussions à cet égard.

Les gens essaient de recycler leurs déchets de table pour en faire de la terre noire et du compost. On a dit tout à l'heure qu'il resterait 30 % de déchets non recyclés. Pouvez-vous nous donner quelques exemples d'objets qu'on ne peut ni recycler ni transformer en compost et qui seraient pertinents pour votre technologie?

Mme Marie-Hélène Labrie: C'est une bonne question.

Le recyclage et le compostage permettent de transformer jusqu'à 60 % des déchets de façon économique, mais pour les 40 % de déchets qui restent, les municipalités n'arrivent pas à trouver de solution.

Nous prenons 30 % de déchets de plus pour atteindre un pourcentage de 90 %. Il peut s'agir de textiles, de restes de bois, d'emballages de plastique avec de la nourriture, de vieilles paires de souliers troués, de cartons de pizza avec de la sauce tomate ou de vieux jouets faits de plastique non recyclable. Il y a une grande variété de matières qui peuvent être transformées en éthanol.

M. François Choquette: On a parlé plus tôt de la valeur sur le carbone ou du prix sur le carbone. On s'entend sur cette notion, qu'on parle soit de la valeur ou du prix. Il faut prendre en compte la pollution par le carbone. Vos activités permettent de réduire de façon importante les gaz à effet de serre, ce qui est très intéressant.

Le régime actuel est-il suffisant pour être compétitif ou faut-il accorder un prix sur le carbone?

Mme Marie-Hélène Labrie: Si l'on veut que cette industrie soit florissante, il faudra que les règles du jeu soient équitables. Ce n'est qu'avec un prix sur le carbone que les entreprises pourront contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Dans l'environnement actuel, c'est très difficile de le faire.

[Traduction]

M. W. Scott Thurlow: De par le monde, on constate que diverses formules ont été adoptées pour la réglementation des carburants renouvelables. Comme l'a fait remarquer Mme Leslie, nous avons demandé au gouvernement fédéral de faire passer de 2 % à 5 % l'usage obligatoire du diesel renouvelable, mais parallèlement, il y a les cibles de réduction des GES, approche choisie par l'Alberta pour sa norme concernant le carburant renouvelable. En Colombie-Britannique, la norme concernant les carburants à faible teneur en carbone aura une incidence à l'avenant, du point de vue des GES. Tout récemment, l'Ontario a adopté un mécanisme selon lequel les carburants qui émettent moins de GES ont une valeur supérieure du point de vue de la conformité. Bref, il y a une variété de mécanismes auxquels on a recours.

Nous préconisons toute méthode permettant de mesurer les GES à leur juste niveau, ce qui pourrait effectivement déboucher sur un contrat.

[Français]

M. François Choquette: Il est beaucoup question de réduire la pollution à la source. J'ai justement déposé à la Chambre des

communes une motion sur l'efficacité énergétique visant à réduire la pollution à la source.

Si l'on implantait ce genre de technologies à Drummondville, cela ne pourrait-il pas créer un besoin auquel il faudrait toujours répondre par la suite? Les citoyens de ma région sont inquiets à cet égard. Que pouvez-vous leur dire pour apaiser leurs inquiétudes?

• (1730)

Mme Marie-Hélène Labrie: Des règles très claires sont imposées aux municipalités. Il s'agit de respecter la hiérarchie du principe des 3RV-E, qui doit être mis en oeuvre. Les municipalités ne peuvent donc pas décider de faire ce qu'elles veulent, ce qui est une très bonne chose. Pour notre part, nous souscrivons complètement à ces principes.

Quand des gens des communautés me parlent de leurs préoccupations dans ce domaine, je leur dis que nous jouissons d'une certaine flexibilité. Il est possible que dans 20 ans, un bon nombre de nouvelles méthodes permettront d'accroître encore davantage le recyclage et de réduire la quantité de matières dans nos usines. Nous pouvons aider plusieurs secteurs, soit les secteurs commercial et industriel ainsi que ceux des résidus de bois de construction et des plastiques contenus dans les voitures, soit les résidus de déchetage d'automobiles. Pourquoi pas? Il y a aussi les résidus forestiers ou agricoles de la région. Dans leur cas, il faut évidemment tenir compte de ce qui doit rester sur la terre pour nourrir le sol.

Il y a donc une très grande flexibilité et une importante variété de matières premières résiduelles qui peuvent être utilisées dans le cadre de notre procédé. Nous pouvons employer, en complément, des ressources qui se trouvent dans la région. Quand nous faisons des investissements à l'heure actuelle et pour le plus long terme, nous tenons compte du fait que la quantité de recyclage faite en amont sera éventuellement encore plus importante.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup. C'est tout le temps dont nous disposons. En fait, nous avons débordé un peu.

Je remercie nos témoins d'être venus aujourd'hui. Merci à Mme McClenaghan et à Mme Fe de Leon, qui ont témoigné par vidéoconférence. Merci à M. Scott Thurlow et à Mme Marie-Hélène Labrie d'avoir participé à nos délibérations.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>