

*[Text]*

is 500 million gallons per year of corn, 2 billion litres per year of corn. That is almost enough, if you put that as 10% ethanol in gasoline, to do the entire Canadian market. That is the magnitude of the industry down there, 5% market penetration.

They have done that and yet the price of corn this year hit new three- and four-year lows within the past few months. Most of that corn is concentrated in the Midwest.

It also provides new markets for substitute crops. The examples that come to mind here are the tobacco farmers and the sugar-beet producers. If they had an alternative crop that they could grow then this would be an advantage to them.

The second point is that it provides an alternative transportation fuel which is not based on petroleum.

When I talk about transportation fuels here, to heat this building, for example, you have hydro, you can use steam, you can use oil, you can use natural gas. To produce that hydro you can use hydroelectric power, you can use coal, you can use nuclear power. To fuel 98% of the cars in Canada you can use gasoline, period. That is all there is available. So the introduction of an alternative transportation fuel is very important to Canada.

Fuel ethanol is one which is not based on petroleum. That is a very important point.

Indigenous feedstocks are available regionally across Canada, and the example was given in a question about using sawdust in British Columbia, using corn in Ontario or using potatoes in the Maritimes. Any of these are indigenous feedstocks that can be produced within those provinces.

The driving force for Ontario, for example, is far stronger for fuel ethanol if we are using Ontario-grown corn, wheat and barley rather than just importing more light crude into Sarnia. That is a very strong driving force for Ontario.

The third point is that it provides extended widespread job creation across Canada and it is not an energy mega-project. Fuel ethanol plants could be brought on in incremental steps as the production could be used, and this is an important difference from a TBA plant, for example, where one TBA plant would be located in Sarnia and would serve all of eastern Canada.

In summary, and our concluding comments, it will be very unfortunate if we do not develop a fuel ethanol industry in Canada, but the worst-case scenario is if we have an industry which only survives for a few years. The plants will be built, the crops will be planted, the commitment will have been made; and then if all this accomplished was bridging an octane shortage, we would be worse off than we were when we started.

• 1930

So we must make sure we maintain a long-term perspective; and that means getting endorsement from the government and from the oil companies that they will commit to this product.

*[Translation]*

représente 500 millions de gallons ou 2 milliards de litres par année de maïs. Avec un niveau d'éthanol de 10 p. 100 dans l'essence, cette production serait presque suffisante pour l'ensemble du marché canadien. Cela montre l'importance de l'industrie chez nos voisins du Sud: 5 p. 100 du marché.

Malgré cela, le prix du maïs ces derniers mois a atteint des niveaux les plus bas qu'on ait enregistrés au cours des trois ou quatre dernières années. La production de maïs se concentre en majeure partie dans le Midwest.

Cette solution ouvre également de nouveaux marchés pour les récoltes de remplacement. Les exemples qui me viennent à l'esprit sont ceux des producteurs de tabac et de betterave à sucre. S'ils avaient une autre récolte à produire, cela les aiderait.

En deuxième lieu, l'éthanol constitue un carburant de rechange pour le transport, qui ne repose pas sur le pétrole.

Je vous parle de carburant pour le transport, parce que pour chauffer cet édifice, par exemple, on a le choix entre l'électricité, la vapeur d'eau, le mazout, et le gaz naturel. Pour produire l'électricité, il y a l'énergie hydro-électrique, le charbon, l'énergie nucléaire. Pour alimenter 98 p. 100 des automobiles au Canada, on a l'essence, un point c'est tout. C'est tout ce qu'il y a. L'introduction d'un autre carburant pour le transport est donc très important pour le Canada.

L'éthanol n'est pas un produit du pétrole. C'est très important.

Il est possible de s'approvisionner régionalement partout au Canada; on a donné l'exemple de la sciure de bois en Colombie-Britannique, du maïs en Ontario, et de la pomme de terre dans les Maritimes. Tous ces matières premières viennent d'ici et peuvent être produites dans chacune de ces provinces.

L'enthousiasme de l'Ontario, par exemple, sera beaucoup plus grand si l'on utilise le maïs, le blé et l'orge produits en Ontario, plutôt que d'importer encore du brut légers par Sarnia. C'est donc un élément de poids pour l'Ontario.

La troisième chose qui caractérise l'éthanol, c'est qu'il permet de créer des emplois partout au Canada, sans être un mégaprojet énergétique. Les usines d'éthanol pourraient se créer au fur et à mesure de l'utilisation de la production, et cela constitue une importante différence par rapport aux usines TBA où il y en aurait une seule, par exemple à Sarnia, pour desservir tout l'Est du Canada.

En résumé, et pour conclure, il serait très malheureux que nous ne développions pas une industrie d'éthanol au Canada, mais ce qui serait encore pire, ce serait d'avoir une industrie qui survive pendant quelques années seulement. Les usines seront construites, les récoltes plantées, les engagements pris; et si tout cela ne sert qu'à combler la pénurie d'octane, nous serons dans une posture encore pire que nous l'étions avant de commencer.

Nous devons donc nous assurer de garder une optique à long terme; et cela veut dire que le gouvernement doit souscrire à ce projet et que les compagnies pétrolières doivent s'engager à