

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mr. Hardey.

**Mr. Hardey:** Thank you very much, Mr. Chairman. Welcome to the study gentlemen. I have been listening to some of the questions and, of course, to your presentations. Would you just give me an idea of the Canadian Energy Research Institute's background in conjunction with the fact that we have been talking about the use of oxygenates as a fuel extender only. We seem to be missing the whole thing about octane, especially when you get into discussions on 5:1 ratios and things of that nature. We have to keep in mind that probably one of the things we are addressing is octane enhancement and the use of alcohols in that regard, and of course, some of the co-solvents have a little higher octane rating, although I do not know how significant that particular aspect is.

• 1010

What led you to bring in this particular brief? Were you aware of the concern that we were

**Mr. Slagorsky:** As I say, the work I reported on was . . . The Canadian Energy Research Institute does two kinds of work. One is what we call institute-funded research, which is research that is funded by money we receive from the sponsors, of which the federal government is one and the Alberta government is two. The private Energy Research Association, which is the private sector, is another, and then there are smaller supporters in terms of the Government of Ontario and the Government of Saskatchewan, as well as the University of Calgary. That is one kind of research.

The other kind of research we do is contract research. In other words, we operate as a consulting firm, in fact more and more so in recent times, and the work my colleague has reported on was an institute-funded piece. The work I have reported on is work on a contractual basis for the National Research Council, here in Ottawa. Both of us are quite aware of the fact that methanol is an octane enhancer and can as well be used to extend the supply or the motor gasoline pool. In fact, I think Walter has mentioned in his presentation that methanol, as it displaces a certain percentage of the fuel, as it displaces gasoline, adds to the mixture more in terms of the octane than the displaced gasoline. In that sense, methanol is quite . . .

**Mr. Hardey:** Do you have figures to indicate the maximum amount of blending that methanol could be used . . . as far as percentage is concerned, not counting the co-solvent, the methanol itself? Is there any maximum you have discovered?

**Mr. Slagorsky:** Of course, the blends can go from very small, and you can go up to what is called neat methanol, which is usually 80% to 90% methanol, and the rest would be other hydrocarbons, used mainly to enhance starting. You can go all the way.

**Mr. Hardey:** I was just referring to the blended aspect.

**Mr. Slagorsky:** I understand that octane is improved by about 4 points with 10% methanol blend, so . . .

[Traduction]

**Le vice-président:** Merci. Monsieur Hardey.

**M. Hardey:** Merci beaucoup, monsieur le président. Bienvenue, messieurs. J'ai écouté les questions, et bien sûr, vos exposés. Pourriez-vous m'expliquer un peu les antécédents de l'Institut de recherches énergétiques du Canada, surtout en rapport avec notre discussion sur l'utilisation des oxygénés servant à allonger l'essence. Nous ne disons rien de la question de l'octane, me semble-t-il, surtout lorsqu'on se lance dans des discussions sur les ratios de 5 à 1 et ainsi de suite. Nous devons garder à l'esprit que l'accroissement de l'indice d'octane ainsi que l'ajout d'alcool et de certains cosolvants d'un indice d'octane un peu plus élevé, bien sûr, sont des sujets qui pourraient—mais je ne sais à quel degré—être préoccupants.

Qu'est-ce qui vous a amené à aborder ce thème en particulier? Étiez-vous au courant de l'objet de notre examen ici?

**M. Slagorsky:** Comme je vous l'ai dit, je vous ai rendu des comptes sur . . . À l'Institut de recherche énergétique du Canada, nous faisons deux types de recherche. Le premier est ce que nous appelons la recherche financée par l'Institut, c'est-à-dire, financée par nos commettaires, dont le gouvernement du Canada et celui de l'Alberta. Or, l'Association de recherches énergétiques appartient au secteur privé. Ensuite, nous avons les plus petits commettaires, tels les gouvernements de l'Ontario et de la Saskatchewan ainsi que l'Université de Calgary. Voilà un type de recherche que nous faisons.

Ensuite, nous faisons des travaux de recherche à contrat. En d'autres termes, nous fonctionnons à titre de cabinet d'expert-conseil, de plus en plus récemment, et les travaux sur lesquels mon collègue vous a fait un rapport étaient financés par l'Institut. Les recherches que je vous ai exposées ont été faites selon les modalités d'un contrat avec le Conseil de recherche nationale ici à Ottawa. Nous savons fort bien tous les deux que le méthanol a la capacité de faire économiser de l'octane et de l'essence à moteur. En fait, Walter a mentionné que le méthanol, comme il remplace un certain pourcentage d'essence et ce carburant, ajoute plus à l'essence supplantée que l'octane. C'est dans ce sens là que le méthanol . . .

**M. Hardey:** Avez-vous des chiffres vous permettant d'indiquer le mélange maximal que l'on pourrait obtenir avec du méthanol, cosolvant mis à part? Avez-vous découvert un pourcentage maximal?

**M. Slagorsky:** On peut, évidemment, partir d'un mélange à faible teneur de méthanol et atteindre un mélange qui est presque du méthanol pur, qui contient environ 80 p. 100 ou 90 p. 100 de méthanol, le reste étant des hydrocarbures qui servent essentiellement à améliorer le démarrage. On peut aller jusqu'à la limite.

**M. Hardey:** Je ne parlais que du mélange.

**M. Slagorsky:** Si je comprends bien, à raison de 10 p. 100 de méthanol, on économise environ quatre points d'octane.