

[Texte]

**Mr. Smith:** We are, definitely. The long term for methanol could be as renewable fuel as well—gasification centres, although right now it is produced from natural gas.

**Mr. Hardey:** It would be a lot more expensive, of course.

**Mr. Smith:** Yes, far more expensive.

**Mr. Hardey:** Getting back to refineries preparing themselves to accept EM fuel, first of all you talked a lot about there would have to be a constant great supply they know they are going to get without having any great worries, but you also talked about fringeability, you talked about swapping—I guess I call it pooling—of the gas. Where do you see them having to prepare themselves in order to accept a type of gasoline when they have leaded gasoline to deal with, they have unleaded, which is I guess basically using MMT. Does one of those have to be phased out first before you can get the EM fuel in place?

**Mr. Smith:** I think we see that the introduction of ethanol-methanol fuels probably has the greatest promise on a regional basis. This would be, for example, in British Columbia where there is one large refinery doing a lot of the province and it is a tight enough geographical area that the province, that particular region, could switch over and sell an ethanol-methanol fuel as the unleaded gasoline.

**Mr. Hardey:** You are saying they would not necessarily have to phase out either one then?

**Mr. Smith:** No, I know that Mohawk Oil in western Canada sells it as a specific blend, EM blend.

**Mr. Hardey:** Okay.

**Mr. Smith:** The regional implications of the EM blends are far greater than on a national scale. I used the example of the Ontario-grown corn and the Ontario example that we are importing light crude oil into Sarnia. It has far more benefits for that region than nationally.

**Mr. Hardey:** Is it even sensible to look at leaded fuel? It finally reached the point, if my figures are correct, where in 1997 there is a proposal that we should be looking at 0.0265 grams per litre, or something very low anyway at today's standard. Would they still be able to use a little of lead in order to come up with a higher octane fuel? Is there any consideration along those lines that would be feasible, again at the same time not introducing too many different types of blending operations to keep the refineries from having difficulties?

**Mr. Smith:** The question of the use of lead is not one that is in our area of expertise. It is a heavy metal. Mercury, lead, manganese—ultimately, in the long run, they all can cause problems. So it is not for me to address whether or not that little amount of lead will do damage. The United States has gone that route, and it has not been an inexpensive choice for

[Traduction]

**M. Smith:** C'est le cas, effectivement. Le méthanol pourrait être un carburant renouvelable à long terme, que l'on produirait dans des centres de gazéification, bien qu'à l'heure actuelle, on le fabrique à partir du gaz naturel.

**M. Hardey:** Mais ce serait bien sûr beaucoup plus coûteux.

**M. Smith:** Oui, beaucoup plus coûteux.

**M. Hardey:** Pour en revenir aux raffineries qui se prépareraient à accepter le carburant à l'éthanol-méthanol, vous avez dit tout d'abord qu'il faudrait une source constante et abondante de produits de base que ces raffineries pourraient se procurer sans grand problème, mais vous avez aussi parlé d'échanges, de mise en commun, du gaz. Comment ces raffineries devraient-elles, selon vous, se préparer à utiliser ce nouveau carburant alors qu'elles produisent déjà de l'essence avec plomb, de l'essence sans plomb, pour lesquelles elles utilisent essentiellement le MMT, j'imagine? Est-ce qu'elles devront éliminer l'un de leurs produits actuels avant de pouvoir commencer à produire le carburant à l'EM?

**M. Smith:** Je pense que la meilleure façon d'introduire les carburants à l'éthanol-méthanol serait sans doute de le faire sur une base régionale. Cela pourra se faire, par exemple, en Colombie-Britannique où il y a une grande raffinerie qui dessert une grande partie de la province et il s'agit d'une région suffisamment fermée pour que l'on puisse commencer à y vendre un carburant à l'éthanol-méthanol comme essence sans plomb.

**M. Hardey:** Vous nous dites que les raffineries n'auraient pas nécessairement à éliminer l'une de leurs productions?

**M. Smith:** Non, et je sais que la société Mohawk Oil, dans l'Ouest du Canada, offre déjà ce produit qu'elle appelle mélange EM.

**M. Hardey:** Très bien.

**M. Smith:** Les effets de l'arrivée sur le marché des mélanges EM se feraient sentir beaucoup plus au niveau régional qu'au niveau national. J'ai cité l'exemple de l'utilisation du maïs produit en Ontario, et de l'importation du pétrole brut léger à Sarnia. C'est au niveau régional que se font sentir les retombées favorables, bien plus qu'au niveau national.

**M. Hardey:** Est-ce même raisonnable de songer à conserver l'essence avec plomb? Si mes chiffres sont exacts, on propose, d'ici 1997, de ramener la teneur en plomb à quelque 0.0265 grammes par litre, ce qui est très bas par rapport aux normes d'aujourd'hui. Les raffineries pourraient-elles continuer d'utiliser un peu de plomb afin d'améliorer l'indice d'octane dans le carburant? Peut-on envisager une solution pratique de ce genre-là, sans causer de problèmes aux raffineries à cause du trop grand nombre d'opérations qui seraient nécessaires pour produire les mélanges?

**M. Smith:** Nous ne sommes pas compétents en matière d'utilisation du plomb. Il s'agit d'un métal lourd. Le mercure, le plomb, le manganèse... peuvent tous, à long terme, causer des problèmes. Il ne m'appartient pas vraiment de vous dire si une petite quantité de plomb pourrait causer des dommages éventuels. Les États-Unis ont choisi d'éliminer le plomb complètement, et c'est une solution onéreuse. Ça leur semblait