

[Text]

Now, if we study the policy options with respect to the questions of encouraging a new liquid fuel, we have, of course, to ensure that actions must be assessed in harmony with a number of other considerations. I think it is useful to look on page 36 at what some of these considerations are.

First of all, we must look at them in relation to options in energy conservation, because, in many areas, it is still true that it costs less to save a barrel of oil than to produce one. We must look at options in substitution, particularly the use of natural gas and electricity, but also such fuels as coal and wood to displace oil.

We must look at options for new oil supply, which would include enhanced recovery, accelerated tar sands and heavy oil development, and, of course, accelerated frontier and east coast oil supplies.

• 1555

When we look at changing the refining and use of fuels from current sources, one of the first items we might consider is the opportunity that may occur to divert propane exports to domestic markets. Pages 37 and 38 of the brief give you some basic information on the level of our current exports of propane, 65,000 barrels a day, and show our views on some of the domestic markets which might absorb this propane. These markets are in heating oil, in vehicle fuels, perhaps particularly for trucks, vans and taxicabs, in petrochemicals, and perhaps, although less likely, in enhanced oil recovery. The brief goes on to mention some of the barriers to enhanced use of liquid petroleum gases such as propane; these involve inadequate propane transportation facilities, questions of consumer acceptance of propane, and questions relating to the pricing policies of propane.

The next alternative discussed is essentially the opportunity arising in the shift from gasoline to diesel fuel. Basically, current forecasts of fuel requirements show a strong growth in diesel fuel relative to gasoline. This reflects a number of developments, such as the growth in commercial truck traffic, increasing fuel efficiency of gasoline engines, some penetration of diesel engines into the light truck, passenger car and farm equipment markets, and so on. This of course produces some opportunities for Canada; as the brief explains, there may be some drawbacks too. Essentially, we need to examine how far the diesel trend could continue without a squeeze on the fuel, because each barrel of oil yields only a limited amount of acceptable diesel fuel and the synthetic crudes yield relatively less.

The next section deals with the diversion of heavy fuel oil exports. The federal government and industry have been studying ways to make refinery adjustments to deal with this problem, and the government has recently announced a series of agreements to place upgrading facilities in several large refineries and to have Petro-Canada study the feasibility of a

[Translation]

Pour ce qui est d'encourager la fabrication d'un nouveau combustible liquide, il faut d'abord s'assurer que nos initiatives tiendront compte d'un certain nombre de considérations. On en trouve quelques-unes à la page 36.

Tout d'abord, il faut tenir compte de la conservation, parce qu'il n'en reste pas moins vrai qu'il coûte moins cher d'économiser un baril de pétrole que d'en produire un. Il faut envisager également les énergies de remplacement, particulièrement le gaz naturel et l'électricité, mais également d'autres combustibles, comme le charbon et le bois.

Il faut étudier les possibilités de trouver de nouvelles sources de pétrole, en améliorant la récupération, en accélérant l'exploitation des sables bitumineux et de l'huile lourde, et, bien sûr, en accélérant l'exploitation des réserves frontalières et de la côte est.

Lorsque nous parlons de changer le raffinage et l'usage des combustibles à partir des sources actuelles, une des premières possibilités que nous pouvons envisager est celle de détourner les exportations de propane vers les marchés intérieurs. Les pages 37 et 38 du mémoire établissent les données de base concernant nos exportations actuelles de propane, qui sont de 65,000 barils par jour, et indiquent nos vues sur certains des marchés intérieurs qui, selon nous, pourraient absorber ce propane. Ces marchés sont celui de l'huile à chauffage, des combustibles pour véhicules, en particulier, et les camions, camionnettes et voitures de taxi, le pétrochimique, et peut-être aussi, quoique moins rapproché, la récupération assistée. Le mémoire mentionne les obstacles à l'utilisation assistée des gaz pétroliers liquides comme le propane; ils incluent des installations adéquates de transport du propane, le degré d'acceptation du propane par le consommateur et les politiques d'établissement des prix du propane.

La possibilité évoquée ensuite a trait essentiellement au changement de l'essence au carburant diesel. Les prévisions des besoins de combustible montrent actuellement une croissance importante de la demande de carburant diesel par rapport à celle de l'essence. C'est le résultat d'un certain nombre d'éléments nouveaux, comme la croissance de la circulation des camions commerciaux, l'amélioration des moteurs du point de vue de l'utilisation du combustible, l'utilisation accrue des moteurs diesel pour les camions légers, les voitures particulières et le matériel agricole. Il y a là des avantages pour le Canada, mais, également, comme l'explique le mémoire, des inconvénients. Essentially, nous devons voir jusqu'où peut progresser la tendance vers le carburant diesel sans que la situation du pétrole s'en ressent; en effet, chaque baril de pétrole ne peut donner qu'une quantité limitée de carburant diesel acceptable; pour les bruts synthétiques, c'est encore moins.

Le chapitre suivant traite du détournement des exportations de mazout lourd. Le gouvernement fédéral et l'industrie ont examiné les moyens d'apporter les changements nécessaires aux raffineries pour régler ce problème. Le gouvernement vient tout juste d'énoncer une série d'ententes prévoyant la mise en place d'installations améliorées dans plusieurs grandes