

*Initiatives parlementaires*

l'éthanol et lui a confié le mandat de dresser un plan d'action visant à encourager la production et l'utilisation de l'éthanol au Canada.

Quelles seraient les incidences de ce projet de loi sur l'industrie canadienne du raffinage? Actuellement, on utilise un additif appelé MMT qui fait augmenter d'environ un point l'indice d'octane de l'essence produite par les raffineries canadiennes. Le Canada est l'un des rares pays au monde où il est interdit aux raffineurs d'utiliser du plomb comme additif pour produire des carburants conformes aux exigences. La possibilité de recourir au MMT donne donc aux raffineurs une certaine souplesse en ce qui concerne la fabrication des mélanges. Quant aux raffineurs américains, ils n'utilisent pas de MMT dans leur essence sans plomb, mais l'incorporent dans des mélanges d'essence au plomb, ce qui leur procure une grande souplesse dans la façon d'élever l'indice d'octane.

Que feraient les raffineurs canadiens s'il leur était subitement interdit de recourir au MMT?

À court terme, l'accroissement du facteur de sévérité dans le processus de transformation serait probablement la solution la moins coûteuse pour la plupart des raffineurs. Malgré cela, les coûts additionnels ont été évalués à 75 millions de dollars par année, soit environ 0,2 cent le litre d'essence. Par suite de l'accroissement du facteur de sévérité dans la transformation, les raffineries consommeraient plus de combustibles et produiraient ainsi plus de gaz carbonique, ce qui ferait obstacle à nos efforts visant à résoudre le problème du réchauffement de la planète.

Cette décision aurait également pour effet de faire augmenter légèrement la teneur de l'essence en benzène et autres composés aromatiques, ce qui, à long terme, ne contribuerait peut-être pas à encourager l'utilisation de carburants moins polluants. Pour compenser les pertes subies à l'étape de la transformation et pour combler leurs besoins en combustibles, les raffineries auraient besoin de 278 000 mètres cubes de pétrole brut additionnels, ce qui nous obligerait à importer davantage de pétrole dans les années à venir.

Toutefois, ce projet de loi ne vise pas uniquement à éliminer le MMT. Il cherche également à imposer l'utilisation d'un carburant oxygéné comme composante de l'essence. Aux États-Unis, les carburants oxygénés les plus utilisés sont l'éthanol et le MTBE, un éther produit à partir de méthanol et de butane. Dans la plupart des cas, le MTBE est le moins cher des deux, et les raffineries américaines l'utilisent même en l'absence d'exemption fiscale.

Pour respecter les exigences de ce projet de loi en ce qui concerne la teneur en oxygène, il faudrait utiliser plus de MTBE qu'il n'est permis en vertu des normes actuel-

les sur l'essence. En supposant que ces normes puissent être assouplies, le recours au MTBE permettrait aux raffineurs de retirer le MMT de l'essence, sans pour autant accroître le facteur de sévérité dans la transformation du pétrole, comme je l'ai déjà expliqué. Cependant, cela entraînerait une hausse des coûts de production de l'essence d'environ 300 millions de dollars par année, soit 0,8 cent le litre d'essence.

Si les raffineurs utilisaient l'éthanol pour se conformer aux normes sur le taux d'oxygène, en supposant qu'ils arrivent à satisfaire à la demande, ils pourraient remplacer le MMT sans accroître le facteur de sévérité du processus de transformation. Par contre, cette solution serait encore plus coûteuse que le recours au MTBE et, même en tenant compte de la décision prise dans le budget, d'abolir la taxe d'accise sur la portion alcoolisée des carburants mélangés, les coûts d'exploitation annuels des raffineries augmenteraient de 600 millions de dollars, soit environ 1,6 cent le litre d'essence.

Et qui donc assumerait ces coûts? Les raffineries. Toutefois, étant donné la situation économique difficile dans laquelle se trouve cette industrie, je m'attends à ce que de fortes pressions soient exercées pour qu'on refille la facture aux acheteurs d'essence. Ainsi donc, les consommateurs canadiens supporteraient une grande part des coûts supplémentaires.

Les consommateurs devraient-ils accepter avec plaisir d'assumer les coûts d'un produit qui améliorera la qualité de l'environnement? Cela dépend de l'équilibre entre les coûts du produit et les avantages environnementaux que le consommateur peut constater autour de lui.

Comme des gens l'ont dit, on ne sait pas très bien dans quelle mesure il serait avantageux, du point de vue de l'environnement, de retirer le MMT de l'essence et d'imposer un très haut pourcentage d'oxygène dans ce carburant. Dans certains cas, cela pourrait donner lieu à une amélioration de la qualité de l'air à l'échelle locale. Toutefois, dans d'autres cas, la qualité de l'air pourrait s'en trouver appauvrie. En fait, tout dépend du problème environnemental auquel on doit s'attaquer.

Raison de plus pour que l'établissement des spécifications de l'essence englobe un examen technique approfondi. On doit s'assurer que les changements proposés aux spécifications feront en sorte d'améliorer la qualité de l'air dans les villes, et non de l'empirer, et que cette amélioration procurera des avantages aux consommateurs en retour des coûts supplémentaires qui leur seront imposés.

• (1800)

En résumé, il ne faut pas, en appuyant le projet de loi C-226, proposé par mon collègue de l'autre côté, encourager l'établissement de spécifications arbitraires qui