

[Text]

which it consults directly, but through the Canadian Council of Ministers of the Environment we are also represented in their consultations with the public.

Senator Kenny: You have both dealt with the importance of harmonization. I have the impression that in the United States, California has been leading the pack, and that in fact there is not really harmonization in the United States but rather one state or a couple of states that tend to always be pushing farther ahead than the others, and because of California's market size it has the clout to make the oil industry and the automotive industry respond.

Canada is about the same size as California and has roughly the same economic clout. Why have we not taken the same sort of posture as Californians? Why do we not lead the pack instead of just being a step or two behind?

Mr. Lewis: We would argue that we are leading the pack in terms of stringency of our standards. However, going right back to a statement made by Ms Gotzaman from Environment Canada this morning, that we are talking about sustainable development. We are talking about the need to achieve a balance between the environmental goals that we set ourselves and the instruments we use to achieve those goals and the economic realities of this country. Possibly if we had the same order of magnitude of problems that the Los Angeles area has, we would be very interested in becoming leaders in the same way that California is. I do not think we have that problem, sir.

The Chairman: Your presentation included some reference to fuel pricing as a means of encouraging efficiency. Has the department done any projections on what the price of fuel might realistically be if one internalized all costs into that commodity, namely the fuel? If you have done that, tell me about it. If you have not done it, would it be possible?

Mr. Lewis: I have not seen any recent work on that. There was certainly detailed work done on that analyzing various scenarios with respect to the price of gasoline; \$1 a gallon, \$2 a gallon, \$4 a gallon, marginal elasticities and so on, back in the time of the energy crisis in the mid seventies.

I will certainly try to find what is being done. The only possible area of recent work would be that done by the Royal Commission which took a very hard look at all aspects of transportation and pricing. That could include fuel pricing.

The Chairman: What legitimately is the cost? Would it include highways? I do not know how you quantify the cost of high levels of CO₂ or other greenhouse gas emissions, NO_x/VOC, that come from either the combustion of fuel or its transportation, delivery and production. You could get really

[Traduction]

venants spécifiques, mais qu'il y a aussi une large consultation du public par l'entremise du Conseil canadien des ministres de l'Environnement.

Le sénateur Kenny: Vous avez tous deux parlé de l'importance de l'harmonisation. J'ai l'impression qu'aux États-Unis c'est la Californie qui est en pointe et qu'il n'y a pas vraiment harmonisation aux États-Unis, mais plutôt un État ou quelques États qui tendent toujours à pousser les choses plus loin que les autres et que la Californie, en raison de la taille de son marché, a le poids voulu pour contraindre les industries pétrolières et automobiles.

Le Canada est à peu près de la même taille que la Californie et pèse d'un poids économique semblable. Pourquoi n'avons-nous pas adopté les mêmes positions de pointe que la Californie? Pourquoi ne sommes-nous pas des chefs de file, au lieu de suivre en queue de peloton?

M. Lewis: Je dirais que nous sommes en tête du peloton pour ce qui est de la rigueur de nos normes. Toutefois, pour reprendre le propos de M^{me} Gotzaman d'Environnement Canada ce matin, il s'agit pour nous d'assurer un développement soutenable. Nous devons trouver un équilibre entre les objectifs environnementaux que nous nous fixons et les instruments que nous mettons en oeuvre pour les réaliser, d'une part, et les réalités économiques de notre pays d'autre part. Si nous avons un problème de même ampleur que la région de Los Angeles, nous serions certainement très intéressés à faire un travail de pionnier, tout comme la Californie. Mais je ne pense pas que nous ayons un problème de pollution aussi grand, monsieur.

Le président: Vous disiez dans votre exposé que la tarification des carburants était un moyen d'encourager l'efficacité. Le ministère a-t-il effectué des prévisions sur ce que devrait être le prix de l'essence si l'on imputait à ce produit tous les coûts environnementaux? Si vous avez fait ce travail, dites-nous les résultats. Si vous ne l'avez pas fait, est-il possible?

M. Lewis: Je n'ai pas vu de travaux récents à ce sujet. Il y a eu en tout cas toutes sortes d'analyses détaillées de divers scénarios relatifs au prix de l'essence: 1 \$ le gallon, 2 \$ le gallon, 4 \$ le gallon, les élasticités marginales et cætera, au moment de la crise de l'énergie au milieu des années 70.

Je vais essayer de me renseigner sur ce qui se fait en ce moment. Les seuls travaux récents seraient ceux de la Commission royale qui s'est penchée de très près sur tous les aspects des transports et de la tarification, peut-être aussi la tarification de l'essence.

Le président: Quel coût peut-on attribuer légitimement à l'essence? Faudrait-il y englober celui des routes? Je ne sais pas comment vous quantifiez le coût de niveaux élevés de CO₂ ou d'autres gaz à effet de serre, des NO_x/COV qui proviennent de la combustion du carburant ou de son transport, de sa