

[Text]

is a higher standard that looks attractive, who are the stakeholders and what are the concerns that people tend to express? Give us the flavour of the sort of discussion that comes up when someone decides to improve the standards by 10 per cent.

Mr. McHattie: Clearly the major stakeholder for Transport Canada is the automotive industry. As long as the technology is available, the automotive industry generally prefers harmonized standards. There have been instances, when the technology has been doubtful, that the U.S. government targets have been considered by the industry to be unreachable. That was one of the reasons Canada had slightly easier standards from 1975 to 1985. The technology was not proven at that time.

The second major consideration is the availability of fuel in Canada. In the early seventies Canada did not have unleaded fuel available and that was another reason Canada had slightly easier standards than the United States for a period. Now we have only unleaded fuel available.

We have, however, a similar issue with sulphur in diesel fuel. Canada does not have quite the same availability of low sulphur diesel fuel, and that may influence the availability of diesel engine technology in Canada over the next couple of years. So another major stakeholder is the oil industry.

In most cases I do not believe that the public and the consumer is a very major issue in that the vehicle performance and the kinds of vehicles that the consumer demands have generally been available while meeting the standards that have been demanded by government.

Senator Kenny: I am asking you to speculate here, but would it be because the consumer does not have the resources, a vehicle or a method of communicating as effectively as the other two? Who do you turn to when you are trying to consult the consumer?

Mr. McHattie: We have regular meetings with organizations such as the Canadian Automobile Association and the Consumers Association of Canada. There are a couple of organizations that represent the public with which we meet regularly.

Mr. Lewis: The Canadian Council of Ministers of the Environment also has an extensive program to consult with all types of people; environmental non-governmental organizations and environmental pressures groups. Certainly the fruits of that consultation are reflected as part of the ongoing developmental process and the achievement of understanding in terms of what the regulations can do and what can be achieved. I want to stress that there is this parallel consultation in which Transport Canada has specific stakeholders with

[Traduction]

vous autres décidez qu'une norme plus stricte est attrayante, qui sont les intervenants et quelles sortes de préoccupations expriment-ils? Donnez-nous un peu une idée du genre de débat qui se déroule lorsque quelqu'un décide d'abaisser la norme de 10 p. 100.

M. McHattie: À l'évidence, le principal intervenant pour ce qui est de Transports Canada est l'industrie automobile. Pourvu que la technologie existe, l'industrie automobile préfère généralement les normes harmonisées. Parfois, lorsque la technologie était douteuse, les constructeurs jugeaient inatteignables les objectifs gouvernementaux américains. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Canada avait des normes légèrement plus lâches entre 1975 et 1985. La technologie n'était pas avérée à l'époque.

La deuxième grande considération est la disponibilité de carburant au Canada. Au début des années 70, le Canada n'avait pas d'essence sans plomb et c'est une autre raison pour laquelle le Canada avait des normes légèrement moins strictes que les États-Unis pendant un temps. Aujourd'hui, nous disposons de carburant sans plomb.

Toutefois, un problème similaire se pose à l'égard du soufre dans le gazole. Le Canada ne dispose pas aussi facilement de gazole à faible teneur en soufre et cela peut influencer la disponibilité de la technologie des moteurs diesels au Canada au cours des prochaines années. L'industrie pétrolière est donc un autre gros intervenant.

Dans la plupart des cas, je ne pense pas que le public et le consommateur posent un problème, en ce sens que la performance des véhicules et le genre de véhicules que le consommateur souhaite ont généralement été disponibles et répondaient aux normes exigées par le gouvernement.

Le sénateur Kenny: Je vous demande peut-être de spéculer, mais ne serait-ce pas dû au fait que le consommateur ne possède pas les ressources, des moyens de communiquer aussi facilement que les deux autres? À qui vous adressez-vous lorsque vous voulez consulter le consommateur?

M. McHattie: Nous avons des rencontres régulières avec des organisations telles que l'Association canadienne des automobilistes et l'Association canadienne des consommateurs. Il y a plusieurs associations représentatives du public que nous voyons régulièrement.

M. Lewis: Le Conseil canadien des ministres de l'environnement a également un important programme de consultation de toutes sortes de catégories de population: organisations écologistes non gouvernementales et groupes de pression écologistes. Les fruits de cette concertation sont pris en compte par le processus de développement continu et les consensus sur ce que les règlements peuvent faire et ne pas faire. Je veux donc souligner qu'il y a cette concertation parallèle par laquelle Transports Canada consulte directement des inter-