

*Initiatives ministérielles**[Traduction]*

**M. David Chatters (Athabasca, Réf.):** Monsieur le Président, je vous remercie de me donner l'occasion d'aborder de nouveau cette question. J'ai écouté les interventions des députés d'en face et je suis absolument stupéfait d'entendre les mensonges flagrants qu'ils nous servent. J'ai étudié cette question très attentivement et je peux vous dire qu'il n'y a absolument aucune preuve provenant de sources indépendantes qui appuient les affirmations que nous venons d'entendre.

Il y a cependant toutes sortes de preuves qui indiquent le contraire. Le ministère canadien de la Santé a effectué des études et conclu que le MMT n'avait absolument aucun effet nocif pour la santé des Canadiens ou de tous ceux qui utilisent du MMT. Il n'y a aucune preuve concrète. Les députés d'en face continuent de citer des études de l'Association canadienne des automobilistes qu'ils refusent de diffuser à la population, ce qui nous empêche de les infirmer ou de les confirmer.

● (1015)

Je n'arrive pas à comprendre les objectifs qui sont visés. On nous parle de l'industrie de l'éthanol et on nous dit qu'il faudrait l'appuyer, ce qui signifie, je présume, que nous devrions subventionner une industrie qui ne peut soutenir la concurrence de ses rivaux, même lorsque les règles du jeu sont équitables. Nous ne pouvons sûrement pas appuyer une telle initiative. Si l'industrie de l'éthanol peut survivre sans subventions gouvernementales, tant mieux pour elle. Nous lui souhaitons la meilleure des chances.

J'ai discuté avec des représentants des entreprises canadiennes qui raffinent et conçoivent nos essences, et ils m'ont assuré que, même si l'utilisation du MMT était interdite, l'éthanol ne remplacerait jamais le MMT comme additif. La seule chose qu'on ferait en interdisant le MMT, ce serait forcer les raffineurs à intensifier leur processus de raffinement, à employer davantage de pétrole brut, à le raffiner encore plus, haussant ainsi les émissions de CO<sub>2</sub>, de benzène et de soufre. Je le répète, ces faits ne confirment tout simplement pas ce qui est dit.

Lorsque j'ai soulevé la question, l'autre jour, de savoir si la ministre s'était entretenue avec la société Ethyl, qui présente l'autre côté de la médaille, cela a entraîné un certain débat. Ce que j'ai dit précisément, c'est qu'elle refuse systématiquement de s'entretenir avec les deux camps et d'entendre tous les faits. Après l'avoir dit et après en avoir débattu avec les députés d'en face, je me suis assuré que j'avais raison. L'Institut canadien des produits pétroliers m'a écrit et a aussi écrit au secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement. Voici ce qu'il dit dans cette dernière lettre:

C'est avec intérêt que j'ai suivi le débat de deuxième lecture du projet de loi C-94 et, même si je ne suis pas d'accord avec vous sur cette question, je vous remercie de vous y intéresser. Je voudrais revenir, toutefois, sur une question que vous avez soulevée auprès du député d'Athabasca, M. David Chatters, au cours de la période de questions et d'observations suivant son intervention.

M. Chatters a fait remarquer à juste titre que la ministre Copps refuse de s'entretenir avec les représentants de la société Ethyl. En réponse à cela, vous

avez déclaré deux fois que la ministre s'était entretenue deux fois avec un membre de l'ICPP représentant la société Ethyl à cet égard.

Je tiens à bien préciser que l'Institut canadien des produits pétroliers ne parle pas ni n'a jamais parlé au nom de la société Ethyl Canada ou Ethyl Corporation. Cette société n'est pas membre de l'ICPP, car seuls les producteurs et les distributeurs d'essence à moteur peuvent en faire partie.

Des représentants de la société Ethyl se sont entretenus une fois avec les collaborateurs de la ministre et quelques fois avec des hauts fonctionnaires du ministère. Nous avons demandé à rencontrer la ministre, mais nous avons essuyé un refus.

Je vous demanderais de rétablir les faits au plus tôt.

Il y a manifestement beaucoup de confusion, de désinformation et d'information mensongère autour de cette question. Le gouvernement se vante constamment de chercher à réduire les barrières commerciales interprovinciales et à promouvoir le commerce entre les provinces. À cet égard, le ministre albertain de l'Environnement a dit ceci, et je cite: «Il n'est pas clair que la suppression du MMT de l'essence serait nettement avantageux pour l'environnement. L'Alberta favorise la mise en place d'un processus exécutoire convenable pour résoudre le conflit de façon juste et pertinente. Un examen public, par tous les intervenants, des avantages environnementaux et économiques du MMT devrait être au coeur du mécanisme de règlement des différends afin que soit résolue de façon crédible la question de la compatibilité des carburants de véhicule.»

J'ai une lettre que Michael Shaw, le sous-ministre de l'Environnement et de la Gestion des ressources de la Saskatchewan, a adressée à Mel Cappe, le sous-ministre d'Environnement Canada. M. Shaw dit ceci:

L'Association des fabricants de véhicules à moteur n'a pas convaincu la Saskatchewan et la majorité des provinces de l'existence de preuves montrant que le MMT a un effet préjudiciable sur les systèmes diagnostiqueurs de bord.

Il dit encore:

Nous nous inquiétons aussi des répercussions de cette décision sur la Consumers Co-operative Refineries Limited, à Regina. Cette association nous a signalé que les coûts de raffinage augmenteront de l'ordre de 500 000 \$ par année si le MMT est interdit. Nous avons du mal à trouver une justification à ce coût alors que cette mesure ne semble procurer aucun avantage tangible pour la qualité de l'air.

● (1020)

Voici une lettre du ministre de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse, M. Wayne Adams, qui renferme le propos suivant:

Nous avons récemment exprimé nos réserves à la ministre fédérale de l'Environnement concernant son intention de légiférer pour interdire l'utilisation de cet additif.

Le Conseil canadien des ministres de l'Environnement a constitué un groupe de travail chargé d'étudier les véhicules et les carburants moins polluants. En vertu de son mandat, ce groupe de travail doit notamment proposer des solutions afin de fixer des normes minimales pour les carburants reformulés comme mesure visant à améliorer la qualité de l'air. Le groupe fera son évaluation de manière à élaborer une approche nationale, et la poursuite de l'utilisation du MMT au Canada sera sans aucun doute au nombre des questions examinées. Les résultats d'une étude indépendante ainsi que les avantages et inconvénients du MMT seront certainement pris en considération.