

des véhicules maintenant fabriqués au Brésil utilisent un mélange d'éthanol et d'essence au lieu de l'éthanol seul.

La citation était plutôt longue, mais je crois qu'il était important de bien montrer que lorsque le gouvernement intervient sur le marché pour réglementer les types d'essence ou de véhicule qui peuvent être vendus ou qu'il modifie artificiellement, d'une façon ou de l'autre, le coût d'un combustible, le marché s'ajuste automatiquement. Le marché est son propre maître. Quelque bénéfique ou bienveillante que soit une motion présentée par le gouvernement, on ne peut pas tenir pour acquis que les résultats sur le marché seront aussi bénéfiques.

Comme je le disais plus tôt, l'utilisation de certains combustibles de rechange va de soi; c'est notamment le cas du gaz propane et du gaz naturel liquéfié. Au Canada, c'est surtout le gaz propane qui offre des possibilités intéressantes. On compte actuellement au pays quelque 3 000 postes de gaz propane pour véhicules. Ce combustible est sensiblement meilleur marché que l'essence. Il est couramment utilisé dans les parcs de taxis et dans les parcs de véhicules industriels. Il est accepté par les consommateurs.

En somme, il n'est vraiment pas nécessaire que le gouvernement incite les gens à faire preuve de bon sens. Nous n'avons plus les moyens financiers pour persuader les consommateurs ou soumettre le marché à nos caprices.

M. Ken Epp (Elk Island, Réf.): Monsieur le Président, c'est une chance pour moi de pouvoir aussi prendre la parole au cours de ce débat. En me regardant, on voit tout de suite que je suis le type qui croit à l'efficacité.

Nous devrions faire tout ce que nous pouvons pour utiliser nos sources de carburant le plus efficacement possible et pour préserver notre environnement. Ce sont deux objectifs très valables, et probablement que personne ne les conteste. Il ne devrait pas y avoir de divergence d'opinion à ce sujet. C'est un principe sur lequel tous les Canadiens s'entendent sans doute.

Une question se pose cependant. Si l'on se fixe pour but d'offrir un système de transport pour les personnes et les marchandises en faisant le meilleur usage possible de nos ressources limitées et en éliminant ou en réduisant au maximum la pollution de l'air, des sols et de l'eau, comment peut-on y parvenir?

• (1445)

Encore une fois, nous avons un exemple de gouvernement qui croit que rien de cela ne se produira s'il n'adopte pas de loi à cette fin. Je rejette carrément cette hypothèse. Je suis sûr que les gens qui veulent faire adopter ces lois sont bien intentionnés. Cependant, la personne qui décide de rédiger une mesure législative comme celle dont nous sommes saisis aujourd'hui s'appuie certainement sur l'hypothèse que, sans elle, rien ne se fera.

Or, ce n'est pas vrai. Dans l'ensemble, les Canadiens sont de plus en plus conscients de leurs responsabilités à l'égard de l'environnement et c'est suffisant pour les inciter à modifier leur style de vie. Les membres de ma famille et moi-même le faisons depuis longtemps. Nous utilisons des carburants de remplace-

ment depuis des années. Lorsque c'était possible, nous roulions à bicyclette.

Le gouvernement devrait peut-être demander à tous les fonctionnaires fédéraux de troquer leur véhicule contre une bicyclette. Nous pourrions demander au premier ministre, qui est passé d'une Cadillac, d'une Lincoln ou je ne sais quoi à une Chevrolet, de se procurer un tandem. Son chef de cabinet pourrait l'aider à fournir l'énergie motrice. Il partirait tous les jours en vélo de la promenade Sussex pour se rendre jusqu'à la colline du Parlement.

M. Abbott: Il s'est promené à bicyclette à Beijing.

M. Epp: Comme il manifeste un penchant pour les sports, cela témoignerait magnifiquement du leadership du gouvernement en matière de modes de transport efficaces.

S'ils ont déjà lu la revue *Scientific American*, les députés sauront peut-être que, de tous les modes de transport, celui qui nécessite le moins d'énergie par kilomètre est la bicyclette, le grand champion parmi tous les moyens de transport. Si nous voulons réduire les coûts du transport et lutter contre la pollution, nous devrions rouler à bicyclette.

Le projet de loi S-7 précise que nous devrions adopter des carburants de remplacement. Une des choses qui me dérange ou qui me préoccupe le plus, c'est que, encore une fois, on insiste sur des quotas et des mesures législatives. Je sais que c'est une bonne chose de se fixer des objectifs. Il n'y a rien de mal à cela. Il n'y a rien de mal à dire que nous devrions nous fixer un objectif, mais le problème, dans ce projet de loi, c'est qu'on utilise la loi pour dicter les moyens à prendre au lieu de fixer un objectif à atteindre.

Autrement dit, nous ne disons pas que nous voulons des véhicules qui utilisent des carburants meilleurs, plus économiques et moins polluants. Nous disons que nous voulons convertir un certain nombre de véhicules pour qu'ils puissent utiliser un carburant de remplacement.

J'ai remarqué en parcourant le projet de loi qu'il contenait une contradiction. Il stipule par exemple que d'ici l'an 2001, 75 p. 100 des véhicules devraient fonctionner aux carburants de remplacement. Après réflexion, si 75 p. 100 des véhicules utilisent un certain type de carburant, ce sont les autres véhicules qui utilisent les carburants de remplacement puisqu'ils constituent alors une minorité. Dès lors, il faudrait modifier les définitions. Bien sûr, cela va de soi, mais nous devons quand même faire attention à ce que nous disons.

Or, l'essentiel, c'est de savoir si le projet de loi propose un train de mesures rentables. Nous savons que cela coûte cher d'adapter des véhicules fabriqués en fonction d'un type donné de carburant à un autre type de carburant. Cette opération ne sera rentable que si la distance parcourue chaque année par le véhicule est suffisante pour que les économies compensent les coûts d'adaptation. Dans la plupart des cas, la source d'énergie coûte également moins cher et il y a donc des avantages sur le plan financier. Cependant, il faut que le véhicule roule assez pour que ce soit rentable.