

[Text]

the Environment is also becoming important in the motor vehicle field.

Senator Kenny: What are the dynamics of setting emissions standards? Are there folks in your department who review them and try to develop views? Or is it the Department of the Environment which says, "Here is what we think they should be. How do you people relate to them?" Where does it start and how does it work its way through the system?

Mr. McHattie: For the motor vehicle emissions, one of the reasons I stressed the best available technology is that, to a large extent, motor vehicle emissions have been set according to that idea which was first announced or first discussed in the early 1970s. We have always sought to have the best available emission control standards.

Environment Canada measures emissions and they share whenever there is a review of the emission regulations which is about every four years, since the regulations were first brought into effect in 1971. The Environment Canada and Transport Canada and other departments such as Energy, Mines, and Resources, and Industry, Science and Technology, get together and try to find the best available technology. Almost invariably, those are the standards being set in the United States. The standards set in North America have been technologically challenging and they have forced the automotive industry to come up with better technology to meet very tight emission targets. Usually we find that a policy of harmonization is the most effective way of achieving emissions targets.

Senator Kenny: It sounds to me like a "Me, too" system, but that is not a bad position because there is no reason that we should not piggyback and get a free ride if they are doing the work in any event?

Senator Lewis: That is not a bad analogy. We do invest money in research and development, usually in terms of understanding what is happening overseas in vehicle technology and fuels technology.

When I say "overseas" I really mean over the border, but I also mean in Europe and Japan, and we do a lot of testing and we do in fact fund demonstration projects.

Senator Kenny: Which is the lead department of the issue in terms of determining the standard?

Mr. McHattie: Transport Canada has the legislative responsibility but Environment Canada is distinctly considered the policy leader. It is a partnership.

Senator Kenny: What issues come into play when higher standards are considered? When you people decide that there

[Traduction]

seil canadien des ministres de l'environnement devient également important dans le secteur automobile.

Le sénateur Kenny: Quelle est la dynamique de l'établissement de normes d'émissions? Y a-t-il des gens de votre ministère qui les passent en revue et qui essaient de dégager des positions? Ou bien est-ce le ministère de l'Environnement qui dit: «Voilà ce qu'elles devraient être selon nous. Qu'en pensez-vous»? D'où vient l'initiative et comment les choses se passent-elles tout au long de la chaîne?

M. McHattie: Si j'ai insisté sur la meilleure technologie existante c'est que, dans une large mesure, les normes d'émissions automobiles ont été fixées en fonction de cette notion qui a surgi au début des années 1970. Nous avons toujours cherché à avoir les meilleures normes possibles.

Environnement Canada mesure les émissions et nous communique les résultats chaque fois qu'il doit y avoir une révision des règlements en la matière, c'est-à-dire environ tous les quatre ans et ce depuis la première adoption de ceux-ci en 1971. Environnement Canada et Transports Canada, et d'autres ministères tels qu'Énergie, Mines et Ressources et Industrie, Sciences et Technologie, se réunissent pour essayer de déterminer la meilleure technologie existante. Presque invariablement, ce sont les normes adoptées aux États-Unis. Les normes fixées en Amérique du Nord sont techniquement difficiles à atteindre et ont contraint l'industrie automobile à trouver la meilleure technologie possible pour se conformer à des normes d'émissions très strictes. Habituellement, nous constatons qu'une politique d'harmonisation avec les États-Unis constitue le moyen le plus efficace de réaliser les objectifs d'émissions.

Le sénateur Kenny: Cela me paraît pratiquer une politique de suivisme, mais ce n'est pas si mauvais car il n'y a aucune raison que nous ne sautions pas dans le train en marche pour un tour gratuit si les États-Unis vont faire le travail de toute façon?

Le sénateur Lewis: L'analogie n'est pas mauvaise. Nous investissons dans la recherche-développement habituellement en fonction de ce qui se passe à l'étranger en matière de technologie des véhicules et des carburants.

Quand je parle de l'étranger j'entends les États-Unis surtout, mais aussi l'Europe et le Japon, et nous réalisons nous-mêmes beaucoup d'essais et finançons des projets pilotes.

Le sénateur Kenny: Quel ministère joue le premier rôle en ce qui concerne l'adoption de la norme?

M. McHattie: Transports Canada exerce la responsabilité législative, mais Environnement Canada est clairement considéré comme l'initiateur. C'est un partenariat.

Le sénateur Kenny: Quels facteurs sont pris en considération lorsqu'on envisage une norme plus restrictive? Lorsque