

Il y a également les intérêts du secteur privé qui pourrait être le plus durement touché par cette décision. Des secteurs importants pour le Canada, à savoir le secteur de la fabrication des véhicules automobiles et le secteur du raffinage du pétrole, étaient fort bien représentés lors de ces auditions. Une fois de plus, leurs mémoires nous rappellent la complexité des questions en jeu. Comme nous le savons tous, le secteur de l'automobile s'oppose à une plus grande réglementation de ses activités et aux coûts, qualifiés d'injustifiés, que cela entraînera, et ses représentants ne l'ont pas caché. Cependant, l'opinion des fabricants d'automobiles canadiens diffère de celle des importateurs, car ils ne seraient pas touchés de la même façon. Pour sa part, le secteur du raffinage du pétrole, qui, lors de ces auditions, était représenté principalement par une association, nous a montré dans son mémoire que cette industrie considérait également des normes plus strictes comme injustifiées et inutilement coûteuses.

● (1730)

On a entendu, cependant, un autre son de cloche de la part de l'Association canadienne des carburants renouvelables. Il s'agit d'une coalition de sociétés œuvrant dans des domaines comme la production de céréales, les brasseries et l'exploitation forestière, qui entrevoit la possibilité de mettre sur pied une industrie canadienne lucrative produisant de l'essence mélangée à de l'alcool, ce qui réduirait de façon importante les émissions.

Ce que je dis, monsieur le Président, c'est qu'il suffit de lire le compte rendu des audiences pour s'apercevoir que cette question intéresse bien des gens et que leurs opinions divergent grandement. Les intervenants ont profité de ces audiences pour exprimer leur point de vue et le justifier devant ceux qui pouvaient mettre en doute leurs données ou leur interprétation de ces données. C'est l'étape ultime de la collecte des éléments de preuve que j'avais moi-même proposée et que je tiens en fin de compte pour essentielle à l'efficacité de la démarche.

La consultation a donné lieu à un débat substantiel sur le fondement scientifique de toute décision. Le débat a porté en l'occurrence sur l'ampleur des dommages que les gaz d'échappement causent à la santé et à l'environnement et sur leur part des responsabilités dans les pluies acides. Les rapports préparés à l'intention du ministère de l'Environnement indiquent clairement que ces questions ne sont toujours pas tranchées au sein de la communauté scientifique. Les recherches concernant de nombreux éléments importants en sont encore à leurs débuts, bien que nous nous efforcions de remédier à cette lacune. Le nœud du débat scientifique est de savoir si les émissions de gaz en question sont réellement néfastes, compte tenu des conditions qui existent chez nous. L'expert-conseil du ministère de l'Environnement a tenté de résumer les éléments de preuve scientifiques concernant les effets sur la santé des Canadiens, mais il n'a pu fournir d'estimations quant à l'ampleur des dommages dus aux émissions provenant actuellement de véhicules automobiles. Ces dommages sont en effet très subtils et ont résisté jusqu'ici aux efforts des scientifiques canadiens pour les qualifier et les quantifier avec précision.

Émanations d'automobiles—Normes

Le débat sur la formation de l'ozone est particulièrement intéressant. Certains soutiennent encore une fois que si nous réduisons les émissions, la couche d'ozone pourrait augmenter. D'autres soutiennent au contraire que si nous ne les réduisons pas, l'ozone va à plus ou moins brève échéance menacer notre vie. Qui a raison? Je pense que c'est là en partie ce qui nous inquiète.

Le monde scientifique n'est par ailleurs pas d'accord sur l'importante question de savoir dans quelle mesure les émissions de gaz provenant de véhicules à moteur contribuent au phénomène des pluies acides. Si le député de Davenport s'était donné la peine de relire certains mémoires, il aurait constaté que le monde scientifique n'est pas d'accord sur l'incidence qu'aurait la réduction des émissions sur la création de l'ozone, mais je ne suis pas là pour faire son travail.

M. Caccia: Pas au Canada. Vous parlez comme un porte-parole du président Reagan.

M. Forrestall: De toute apparence, on est généralement d'accord sur le fait que l'acide nitrique dans les pluies acides est normalement absorbé par l'environnement, au Canada, car il y a une forte insuffisance d'azote. Je ne suis pas scientifique mais à en juger d'après mes lectures, le problème vient de l'accumulation d'acide dans la neige pendant l'hiver, ce qui produit un choc au printemps puisque l'acidité est brusquement libérée dans nos lacs et dans nos cours d'eau. C'est mauvais pour les poissons et pour les animaux en général, et l'acide nitrique peut être aussi mauvais que l'acide sulfurique s'il est déversé aussi soudainement. Il y a un point sur lequel les scientifiques ne sont pas d'accord, c'est la mesure dans laquelle les émissions d'automobile font un apport d'acide nitrique dans les régions fragiles du pays et la question de savoir si l'acide accumulé dans la neige, une fois celle-ci fondue, reste dans les cours d'eau ou s'il est absorbé par les plantes et la faune le long des berges pendant le ruissellement de printemps. Je le répète, jusqu'à présent, les recherches n'ont pas permis de déclarer sans équivoque que leur incidence est forte ou faible; les deux opinions ont leurs adeptes.

M. Caccia: Vous déraisonnez complètement, bon Dieu!

M. Forrestall: Je pourrais citer bien d'autres exemples d'opinions contradictoires dans les milieux scientifiques mais je crois m'être fait comprendre.

M. Caccia: Qui a écrit cela?

M. Forrestall: Les questions techniques restent compliquées, tellement que les scientifiques n'ont pas pu se mettre d'accord sur la nature, l'ampleur et l'incidence des émissions d'automobile ni sur l'amélioration que pourrait apporter une réduction de ces émissions grâce à des normes plus strictes.

M. Caccia: Ce n'est pas vrai.

M. Forrestall: C'est un fait. Le seul point sur lequel les scientifiques sont d'accord, c'est la nécessité de faire d'autres recherches pour comprendre ce phénomène et pour pouvoir prendre les mesures qui s'imposent. Bien des associations qui ont fait des recommandations à ce sujet ont vivement préconisé des recherches supplémentaires. Nous aussi.