

Initiatives parlementaires

Ce qui est considéré comme étant moins dommageable à un moment donné peut varier rapidement en fonction du développement et des nouvelles techniques.

Malgré ces réserves, nous appuyons le projet de loi S-7. Le Canada, deuxième plus grand producteur de déchets au monde, deuxième plus grand consommateur d'énergie et deuxième plus grand émetteur de gaz à effet de serre par habitant, ne peut se permettre, une fois de plus, de manquer un virage aussi important.

[Traduction]

M. Ian McClelland (Edmonton-Sud-Ouest, Réf.): Madame la Présidente, j'interviens aujourd'hui dans ce débat avec des sentiments contradictoires. À la Chambre des communes, comme dans la vie d'ailleurs, il y a très peu de choses qui sont complètement noires ou complètement blanches; c'est plus souvent gris, avec une exception notable, le débat en cours sur les allocations de retraite, qui est passablement noir et blanc. Vous êtes du côté des anges à ce chapitre ou bien vous ne l'êtes pas. Nous traitons aujourd'hui du projet de loi S-7, Loi sur les carburants de remplacement. À mon avis, la question n'est pas aussi simple qu'elle n'en a l'air.

Notre parti est essentiellement en faveur de la libre entreprise. Notre position est la suivante: si ça peut être fait sur le marché par le marché, c'est que c'est probablement là où il faut que cela se fasse, surtout quand il est question de tout ce qui est commercial.

Cette mesure législative reflète bien le désir du gouvernement de manipuler le marché ou de décider ce qui est le mieux pour les Canadiens plutôt que de permettre au marché de décider ce qui convient aux Canadiens.

• (1435)

Par ailleurs, la plupart des gens sont très conscients du fait qu'aujourd'hui à tout le moins les carburants de remplacement, pas tous, mais notamment le gaz propane et le gaz naturel, polluent beaucoup moins l'atmosphère. Ils abondent au Canada et actuellement ils sont relativement peu chers.

Si on pouvait inciter le marché à se convertir au gaz propaène et au gaz naturel par exemple, on serait gagnant sur toute la ligne, surtout si cette incitation à la conversion tenait à la persuasion plutôt qu'à une obligation, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser pour cela l'argent du contribuable.

Ce projet de loi sur les carburants de remplacement comporte par ailleurs d'autres aspects qui, à mon sens, ont une incidence plus grande. Le député qui a pris la parole avant moi a parlé de véhicules fonctionnant à l'électricité et de la possibilité que ces véhicules rejettent plus de plomb dans l'atmosphère que les gens ne l'avaient prévu. Quand il est question de se convertir à l'éthanol, il ne suffit pas de dire qu'il est logique d'utiliser l'éthanol comme carburant de remplacement. Il faut voir plus loin. Nous pouvons l'obtenir sur les fermes. Ce n'est pas une ressource non renouvelable. L'utilisation d'éthanol est logique, surtout si on le mélange à l'essence, sauf que si nous faisons un examen plus poussé de la situation, nous constatons que la production d'éthanol n'est pas aussi bonne qu'on le croit, pour l'environnement. Il

faut des fertilisants. Les cultures en question coûtent cher. Ensuite, il faut consacrer des ressources au raffinage de l'éthanol. Les coûts sont beaucoup plus élevés que ceux de la production de l'essence.

Ce projet de loi n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît. Même s'il porte en partie sur des carburants de remplacement que l'on peut rapidement adopter et qui ne sont pas dommageables pour l'environnement, il porte aussi sur d'autres carburants de remplacement qui ne sont peut-être pas aussi bons.

Je voudrais, aux fins du compte rendu, faire quelques observations au sujet de ce qui est arrivé au Brésil, qui avait le mandat d'utiliser l'éthanol. Voici ce qu'on en dit:

Le programme d'utilisation de l'éthanol qui a été mis en place au Brésil est l'une des initiatives gouvernementales les plus importantes et les plus ambitieuses au monde, pour ce qui est de favoriser l'utilisation de carburants de remplacement pour les véhicules automobiles. En 1979, le parc automobile du Brésil se composait presque exclusivement de véhicules à l'essence. Dix ans plus tard, près de 30 p. 100 des automobiles étaient conçues de manière à fonctionner à l'éthanol. De 1975 à 1979, on a mélangé l'éthanol à l'essence pour obtenir un carburant composé à 20 p. 100 d'éthanol et à 80 p. 100 d'essence.

Cependant, en 1979, à la suite d'une importante augmentation des prix du pétrole, le gouvernement a décidé qu'on avait besoin d'un nouveau carburant, l'éthanol à 96 p. 100, pour remplacer l'essence le plus rapidement possible. Cette décision signifiait qu'on devait modifier les automobiles et les stations-service. Il fallait accroître de beaucoup la production d'éthanol pour répondre au nouvel objectif de 10,7 milliards de litres avant 1985, fixé par le gouvernement. Cela a eu des répercussions sur le coût et la nature du programme. Jusqu'en 1979, on avait accru la production d'éthanol en utilisant les distilleries existantes dans les raffineries de sucre. Pour atteindre l'objectif de production d'éthanol fixé pour 1985, il a fallu absolument construire de nouvelles distilleries produisant seulement de l'éthanol. Le système de distribution des carburants a aussi été contraint de s'adapter. Ainsi, les stations ont dû ajouter de nouvelles pompes pour l'éthanol seulement.

Les consommateurs qui avaient converti leurs véhicules pour profiter des prix de l'éthanol ont été confrontés à des problèmes attribuables au manque de qualité des dispositifs de conversion. De plus, après 1980, les prix du carburant ont grimpé, lorsque le gouvernement a augmenté le prix de l'éthanol, qui auparavant coûtait jusqu'à 60 p. 100 moins cher que l'essence.

Ainsi, alors que nous déployons des efforts pour convertir nos véhicules à des carburants de remplacement qui, de nos jours, sont moins coûteux, on peut se demander ce qui va se produire lorsque l'offre sera telle que tout à coup, la demande sera insuffisante, ce qui entraînera probablement une augmentation des prix et fera disparaître tout avantage sur le plan des prix. Il en va habituellement ainsi sur le marché.

• (1440)

Je reviens à la citation:

Les consommateurs ont réagi rapidement et les ventes de véhicules fonctionnant à l'éthanol étaient tombées à moins de 10 p. 100 des ventes totales de véhicules en juillet 1981.

Le gouvernement a alors renouvelé son soutien au programme en maintenant le prix de l'éthanol à 59 p. 100 du prix de l'essence pendant deux ans et en prolongeant l'application des mesures d'encouragement à l'achat de véhicules alimentés à l'éthanol. Les fabricants de voitures ont amélioré les véhicules fonctionnant à l'éthanol en utilisant des matériaux anti-corrosion et en les équipant d'une petite pompe à injection d'essence pour résoudre le problème de démarrage à froid. La garantie applicable à ces véhicules a également été améliorée. La confiance du public dans les véhicules à éthanol s'est rétablie à un rythme constant et, en 1985, les ventes représentaient environ 95 p. 100 des ventes totales de véhicules.

Dès 1986, la demande d'éthanol a commencé à dépasser la production. Entre la fin de 1989 et le début de 1990, il s'est produit une grave pénurie d'éthanol et les conducteurs de véhicules qui utilisaient ce combustible ont dû attendre en longues files aux stations-service. Les ventes de véhicules fonctionnant à l'éthanol sont passées de plus de 50 p. 100 des ventes totales en 1988 à moins de 4 p. 100 au milieu de 1990. La plupart