

*Initiatives ministérielles*

En vertu de normes établies selon les types de véhicules, chaque véhicule doit respecter une certaine norme en matière d'émissions. Pour arriver à cette fin, il doit y avoir un écart entre la quantité réelle d'émissions produites par chaque véhicule et la norme qui s'y applique pour veiller à ce qu'il y ait conformité et pour éviter les rappels. En vertu du système d'établissement de moyennes, la même norme doit s'appliquer à certains véhicules, alors que d'autres, comme je le disais plus tôt, pourront dépasser la norme. Selon l'endroit où les véhicules non conformes seront vendus, le nombre fabriqué et la marge de dépassement de la norme, il risque d'y avoir un accroissement de pollution et une aggravation des problèmes liés à la qualité de l'air.

Il nous apparaît vraiment important, au lieu de permettre le recours à une méthode d'établissement de moyennes, comme le fait le projet de loi, que le gouvernement établisse plutôt des normes qui seraient établies en fonction des types de véhicules. Ce serait un moyen beaucoup plus efficace et beaucoup plus satisfaisant en ce qui trait au respect de la santé du public et de l'environnement.

Il faudrait aussi aborder, relativement au projet de loi, la question controversée de l'importation de véhicules d'occasion sur le territoire visé par l'Accord de libre-échange nord-américain. Supposons que le Canada importe des voitures d'occasion du Mexique et des États-Unis. Ces voitures auraient déjà un certain âge. Quelles normes les régiraient? Il s'agirait probablement de véhicules bon marché, attrayants. Ces véhicules pourraient être de gros pollueurs et leur présence chez nous pourrait représenter une menace grave pour la qualité de l'air et pour la santé du public.

Le point délicat en l'occurrence, c'est, bien entendu, qu'il faut équilibrer toute une variété d'intérêts. Autre point important, quant à l'aspect économique de cette question, le gouvernement a décidé d'accorder, selon l'article 8 proposé du projet de loi, la possibilité de payer un montant déterminé pour obtenir la permission d'augmenter les émissions au niveau des tuyaux d'échappement.

En d'autres mots, le gouvernement propose l'adoption du principe du pollueur-payeur. En soi, ce principe ne serait pas mauvais si nous savions ce que le pollueur aurait à payer et à quoi serviraient les sommes recueillies en vertu de ce principe. Seraient-elles exclusivement réservées à une réduction accrue de la pollution, à la recherche et à d'autres initiatives qui permettraient de combattre la pollution dans cette industrie en particulier?

Je dirais, et c'est un point qui doit être soulevé durant le présent débat, que le principe du pollueur-payeur est

excellent si les droits exigés sont assez élevés pour décourager les pollueurs. Si les droits sont tels que le pollueur n'aura qu'à les payer pour pouvoir continuer à polluer, ils ne seront pas dissuasifs. Le principe ne sera donc pas mis à exécution comme prévu à l'origine par ceux qui en ont lancé l'idée il y a quelque temps.

Il doit être évident pour tous qu'en exigeant des droits trop faibles, on accorde tout simplement au pollueur la permission de continuer à polluer. En vertu de ce projet de loi, si l'on exige plutôt des droits dissuasifs, on mettra en application l'objectif premier du principe du pollueur-payeur.

Par conséquent, il nous revient à nous de l'opposition de faire valoir ce point dans l'espoir que, lorsque le comité étudiera ce projet de loi après l'étape de la deuxième lecture, il analysera cet élément en profondeur. Il devra aussi examiner adéquatement l'article traitant des permis relatifs aux émissions des véhicules. Les droits qui seront imposés à ceux qui polluent seront de nature à les décourager et non à les inciter à polluer.

Je suis persuadé que des députés de tous les partis représentés ici approuvent cela et qu'ils voient la différence de démarche.

Bref, nous avons toujours été à la remorque des États-Unis pour ce qui est de mettre graduellement en place des normes concernant l'émission de substances polluantes par les véhicules automobiles. Il est grandement temps et souhaitable que nous nous décidions à le faire. En outre, nous regrettons beaucoup que la date limite de mise en vigueur de toutes les normes ait été reportée de 1994, tel que promis, à 1996.

Enfin, l'établissement d'émissions moyennes proposé dans ce projet de loi entraînerait une hausse et non une baisse des émissions des véhicules. La solution de rechange réside dans l'application de normes véhicule par véhicule.

• (1600)

Ce projet de loi confère à un fabricant d'automobiles le pouvoir de payer des droits pour avoir le droit de produire des véhicules émettant une pollution excessive et, si ce doit être là le résultat de ce projet de loi, celui-ci n'aura malheureusement pas atteint le but fixé dans son préambule.

Ayant présenté ces points de la manière la plus concise possible, je me rends compte que vous voulez entendre d'autres intervenants et je vous remercie donc de votre patience et de votre attention.