

*Initiatives parlementaires*

les automobiles. C'est ce qu'on est en train de faire avec le projet de loi S-8, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

Entre temps, un protocole d'entente a été conclu avec les fabricants d'automobiles afin de veiller à ce que les voitures vendues au Canada entre 1994 et 1996 satisfassent bien aux nouvelles normes visant à réduire encore de 29 p. 100 les émissions d'hydrocarbures imbrûlés et de 60 p. 100 les émissions d'oxydes d'azote, dont les niveaux sont déjà assez faibles.

Étant donné que le Canada représente 8 p. 100 d'un marché canado-américain qui est en grande partie intégré et approvisionné par une industrie internationale, les fabricants n'ont guère de mal à appliquer au Canada les mêmes normes de contrôle des émissions que celles appliquées aux États-Unis, même si ces normes sont rigoureuses.

Comme je l'ai dit, c'est principalement au niveau du carburant que les émissions peuvent être contrôlées. L'essence canadienne n'est pas toujours la même que celle en vente aux États-Unis. Nous avons nos propres matières premières et nos propres raffineries. Le produit fini est surtout commercialisé sur le marché local, pas tellement sur le marché national ou mondial.

À présent que les États-Unis renforcent leurs règlements sur l'essence et que les fabricants d'automobiles mettent au point des systèmes de contrôle des émissions basés sur certaines qualités de carburants, il est très important que des carburants compatibles soient disponibles au Canada.

Outre l'effet direct d'un carburant sur les émissions, les fabricants tiennent à ce que leurs véhicules aient une durée de vie satisfaisante au Canada.

Il importe donc, pour le succès des négociations sur le contrôle des émissions et pour l'application des règlements établis en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, que des carburants compatibles soient disponibles en permanence au Canada.

Le projet de loi C-226 porte sur deux points, à savoir la teneur en oxygène et le MMT. La teneur en oxygène de l'essence est importante si l'on veut réduire les émissions de gaz carbonique; on peut l'augmenter au moyen d'additifs, notamment l'éthanol qui, à environ 10 p. 100 du volume, produit la teneur en oxygène recommandée. Il est toutefois difficile d'obtenir une teneur en oxygène inférieure au pourcentage indiqué dans le projet de loi C-226.

Le MMT est interdit par règlement aux États-Unis, en vertu de la Clean Air Act. Comme on l'utilise beaucoup au Canada, il peut en résulter des difficultés pour les constructeurs de véhicules. En effet, ils doivent composer avec une essence différente de celle qu'utilisent 92 p. 100 des véhicules qui circulent au Canada et aux États-Unis. Il importe beaucoup que l'essence contenant du MMT utilisée au Canada soit interdite pour 92 p. 100 des véhicules construits par l'industrie intégrée du Canada et des États-Unis. Ce pourcentage est représenté dans le marché américain.

On n'a pas encore établi clairement les effets nuisibles ou importants des dispositifs anti-pollution. La société Ethyl Corporation, qui produit l'additif MMT, poursuit ses recherches et exerce des pressions à Washington en vue de lever l'interdiction qui frappe le MMT aux États-Unis.

Environnement Canada, qui est le ministère responsable en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, et Énergie, Mines et Ressources Canada connaissent bien le dossier et suivent l'affaire de près avec Transports Canada.

Les normes sur l'essence sont de nature très technique et il est crucial pour l'environnement que l'essence soit compatible avec les dispositifs anti-pollution. Des règlements détaillés concernant l'essence doivent être élaborés et tenus à jour de manière à suivre l'évolution rapide en ce domaine.

L'objet du projet de loi C-226 visant à favoriser des essences plus propres a beaucoup de mérite, mais les mandats qu'il comporte pour amener ces changements dans la qualité de l'essence ne sont pas appropriés surtout évidemment pour cette réalité du marché dont j'ai déjà parlé, à savoir que 92 p. 100 du marché intégré de l'automobile se trouve aux États-Unis où le MMT n'est pas autorisé.

Il existe cependant un processus établi pour examiner de nouvelles normes de carburant, et il faudrait le suivre pour trouver des carburants plus propres. Les ministères fédéraux, l'Office des normes générales du Canada, les gouvernements provinciaux et les industries du raffinage du pétrole et de l'automobile suivent tous la question de très près. Les ministères fédéraux et l'Institut canadien des produits pétroliers ont en effet organisé un atelier en octobre pour examiner les possibilités et les coûts associés à une reformulation de l'essence. Cet atelier a réuni les nombreuses parties qui seraient touchées par les changements de l'essence, dont l'industrie de l'automobile et des organismes écologiques.