

*Émanations d'automobiles—Normes*

pluies acides notait dans son dernier rapport, en juin 1984, que les rapports du ministère de l'Environnement lui-même étaient publiés avec beaucoup de retard.

● (1720)

Ensuite, comme le député s'en souvient certainement, mieux que la plupart d'entre nous, le gouvernement précédent a reconnu fort tardivement la diversité des groupes qui s'intéressaient, directement et indirectement, à cette importante question. Les milieux médicaux et le secteur privé avaient quelque chose à dire et souhaitaient se faire entendre. Toutefois, la notion de consultation du gouvernement d'alors était radicalement différente de celle du présent gouvernement. L'ancien ministre des Transports avait prévu que chaque groupe donnerait à huis clos, son point de vue à des fonctionnaires. Aucun groupe ne pouvait entendre les arguments de l'autre ni se défendre. L'un des groupes les plus importants, la coalition canadienne sur les pluies acides, s'est offusquée de cette parodie de consultation et a même refusé de participer à ces prétendues audiences, même si elle avait précédemment soumis de grandes quantités de renseignements fondamentaux et d'observations.

L'une des premières mesures de l'actuel ministre des Transports a été de rectifier ce problème en invitant les groupes intéressés à des audiences totalement publiques. Elles se sont tenues au début de décembre dernier. Des présentations ont été reçues d'une trentaine de particuliers et associations. Les délibérations étaient ouvertes à la presse et ont fait l'objet d'un compte rendu intégral. Ces transcriptions sont maintenant du domaine public. Nombre des intéressés, particulièrement les associations représentant des particuliers, ont accueilli avec enthousiasme cette nouvelle initiative dans les domaines de la consultation et du processus de formulation de la politique.

Monsieur le Président, on ne peut resserrer davantage la réglementation en matière d'émissions polluantes des véhicules automobiles sans bien comprendre les particularités techniques qui caractérisent les moteurs à combustion interne. Je vais donc en toucher un mot comme l'a fait mon collègue, le député de Davenport. Le carburant consommé par les moteurs à combustion interne produit de la chaleur et des déchets comme les hydrocarbures non brûlés, les oxydes de carbone et d'azote. Plus la combustion est complète, moins ces émissions sont importantes. Si les moteurs à combustion interne brûlaient complètement le carburant, ils n'émettraient que du gaz carbonique et de l'eau, ce qui est plutôt inoffensif. Le dernier cri en matière de technologie automobile à ce chapitre, c'est d'assurer une combustion plus complète dans le cylindre par des moyens électroniques.

La Direction de la sécurité automobile et routière du ministère des Transports prescrit certaines normes en matière de pollution. Le gouverneur en conseil peut, en vertu de la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique, sur l'avis du ministre de l'Environnement, décréter lui aussi des normes concernant les carburants et réglementer la concentration maximum d'additifs dangereux pour la santé.

Les normes imposées en janvier 1975, voilà dix ans maintenant, limitent les émissions d'hydrocarbures non brûlés, de monoxyde de carbone et d'oxyde d'azote. Depuis cette date, les

fabricants ont trouvé que le meilleur moyen de respecter ces normes était d'ajouter un convertisseur catalytique au système d'échappement du véhicule. Ils ont même pris des dispositions pour que les véhicules munis d'un tel système ne puissent utiliser que de l'essence sans plomb. Nous savons tous que l'essence au plomb finit par saturer le convertisseur catalytique et par le rendre inopérant. Les nouveaux modèles qui arrivent sur le marché canadien chaque année utilisent de plus en plus de l'essence sans plomb et il est fort probable que l'an prochain, 90 p. 100 des voitures et camions qui sillonnent nos routes ne fonctionneront qu'à l'essence sans plomb.

Monsieur le Président, j'aurais quelques mots à dire à propos des gens qui ont présenté des mémoires lors des consultations publiques, car j'estime qu'ils représentent tout l'éventail des opinions à propos de ce problème fort complexe. La diversité des intérêts qui existent parmi ces gens démontre à l'évidence combien cette question est importante et combien les convictions sont bien ancrées à ce sujet. On a reçu des mémoires de groupes de citoyens inquiets de la pollution, de STOP, organisme écologique établi à Montréal, des Amis de la Terre, organisme national et international et, bien entendu, de la Coalition canadienne sur les pluies acides. Tous ces groupes ont fait part de leurs craintes au sujet des répercussions sur la santé des émanations des gaz d'échappement d'automobiles, surtout dans les villes. La Coalition canadienne sur les pluies acides a également exprimé ses craintes au sujet de la contribution de ces émanations aux pluies acides et elle a démontré la diversité des groupes qu'elle réunit en présentant des mémoires distincts de la Fédération canadienne de l'agriculture, le ministère du Tourisme de l'Ontario, les Travailleurs unis de l'automobile et l'Église unie du Canada.

L'Association canadienne pour enfants et adultes ayant des troubles d'apprentissage et le Conseil canadien de l'enfant et de la jeunesse ont prodigué certains conseils sur les effets particuliers sur la santé des enfants. Ces deux organismes ont signalé dans leurs mémoires la vulnérabilité des enfants face à une exposition excessive aux gaz d'échappement et au résidu de plomb provenant de l'essence avec plomb.

Trois députés, les députés de Parry Sound-Muskoka (M. Darling), de Davenport et de Winnipeg-Birds Hill (M. Blaikie) ont témoigné à titre personnel. Un représentant du niveau municipal, le maire de la municipalité de district de Muskoka, a fait connaître lors des auditions, l'opinion de ses électeurs qui vivent dans l'une des régions les plus menacées par les pluies acides. Deux universitaires, chimistes atmosphériques, poussés par leur civisme, ont également témoigné en leur propre nom, afin d'offrir au gouvernement une évaluation impartiale et indépendante de certains des problèmes complexes entourant la pollution de l'air et la formation des pluies acides.

Enfin, les consommateurs étaient également représentés par l'Association canadienne des automobilistes. Cette association a défendu un point de vue bien différent, à savoir celui des Canadiens en tant qu'automobilistes, et elle a souligné que ses membres voulaient minimiser leurs coûts. Ce mémoire nous rappelle que pour protéger la santé des Canadiens et réduire les pluies acides, nous devons absolument accepter d'en payer le coût et nous savons que ce coût est énorme.