

Malheureusement, des facteurs comme le millage, l'altitude, les conditions générales de fonctionnement et le reste, peuvent modifier les exigences en octane pour tel moteur réduisant ainsi considérablement l'utilité des spécifications du fabricant. Si on exigeait la mention de l'indice d'octane, il faudrait mettre sur pied un programme d'analyse en laboratoire d'échantillons d'essence pour déterminer l'observance des normes et assurer des moyens d'appliquer la loi. On nous dit qu'il existe à l'heure actuelle deux organismes publics au Canada chargés de vérifier l'indice d'octane de l'essence, soit l'Établissement d'essais de qualité du ministère de la Défense nationale et le Conseil de recherches de l'Alberta. Ce sont les deux seuls organismes qui soient capables de ce travail.

Par conséquent, à moins que les programmes d'échantillonnage ne soient très restreints ou privés, ou que les laboratoires de l'industrie pétrolière ne soient engagés dans ces tests, les possibilités d'analyse sous les auspices du gouvernement semblent sérieusement limitées. Cet argument a du poids, mais il n'en aurait pas si les avantages du point de vue du consommateur étaient nuls. Je pense qu'il s'agit, au fond, de savoir si le jeu en vaut la chandelle et si ce serait vraiment avantageux pour le consommateur. Il ressort des enquêtes que nous avons faites qu'une analyse de l'octane dans un laboratoire coûterait environ \$70 par échantillon et que cette analyse nécessiterait environ une heure-homme par échantillon en plus du temps consacré à la préparation du matériel d'essai impliquant des moteurs spéciaux à combustion interne. Il est donc évident que le coût d'un programme généralisé de tests, qui porterait sur environ 19,000 stations-service au Canada, serait très onéreux. L'examen de 10,000 échantillons seulement coûterait plus de \$700,000.

Au Canada, le Conseil de recherches de l'Alberta coordonne l'activité de ce qu'on appelle le Canadian Co-operative Fuel Exchange. Cet organisme de 35 membres comprend des raffineurs et des organismes provinciaux et fédéraux de recherche. Tous les mois, une société pétrolière soumet à l'analyse de chacun des 34 autres membres un échantillon de ses produits, d'ordinaire un carburant à moteur ou un autre genre de carburant. Dans le cas de l'essence, on procède au test relatif à l'indice d'octane ainsi qu'à d'autres tests qualitatifs. Les résultats sont consignés dans un rapport distribué à tous les membres de l'organisme comme moyen de contrôle de la qualité appliqué par l'industrie.

Comme le consommateur moyen connaît mal la signification fondamentale de l'indice d'octane, l'affichage de ces indices aux diverses stations-service lui serait bien peu utile sans être accompagné d'un programme complet d'information ou d'explication. Les frais supportés par les compagnies pétrolières, à la suite de l'affichage des indices d'octane dans toutes les stations-service, pourraient très bien être transmis au consommateur sous la forme d'une hausse du coût de l'essence.

Rien ne nous indique encore quant que les consommateurs désireraient obtenir plus de renseignements au sujet de la qualité de l'essence, et nous n'avons encore reçu aucune plainte montrant la nécessité de protéger le consommateur dans ce domaine. Compte tenu du débat actuel et des enquêtes permanentes menées à l'égard des problèmes de pollution et des modifications apportées aux moteurs d'automobiles par les fabricants, on se demande si le moment est bien choisi pour imposer une réglementation fédérale exigeant une déclaration qui peut faire l'objet de gros changements très bientôt.

### *Étiquetage de l'essence*

Aux États-Unis, l'American Society for the Testing of Materials a récemment établi un système selon lequel les pompes à essence sont numérotées de un à six, selon la qualité de l'essence vendue. Les qualités sont établies en fonction de la quantité minimum d'octane qui sert à établir six catégories, soit l'essence de qualité inférieure, l'essence sans plomb, l'essence ordinaire, la qualité intermédiaire, la qualité supérieure et la super.

Selon ce système qui est utilisé maintenant dans plusieurs États, le manuel d'entretien de plusieurs modèles d'automobiles 1975 précise quelle sont la qualité ou les qualités d'essence à utiliser pour chaque véhicule. Le Conseil de recherche, qui coordonne ce programme parrainé conjointement par l'American Petroleum Institute et la Society of Automotive Engineers, mène une série de tests très complets et un sondage d'opinion auprès des usagers pour chaque nouveau modèle d'automobile, afin d'établir quel est l'indice d'octane requis dans diverses conditions de conduite aux États-Unis. Ces informations indiquent quelles sont les qualités qui ont la préférence des usagers pour les divers types d'automobiles et les diverses conditions de conduite, de même que les volumes de chaque qualité d'essence qui sont vendus.

Ces données sont mises à la disposition des compagnies pétrolières pour leur permettre de produire les qualités et les quantités d'essence voulues pour répondre vraiment à la demande du marché. Par contre, comme il se fait une certaine autoréglementation au sein de cette industrie et que, s'il devenait obligatoire de révéler ces renseignements, les contrôles que cela entraînerait reviendraient cher, il serait préférable de ne pas adopter le bill C-217 sans avoir examiné à fond la nécessité de cette mesure, compte tenu des autres priorités qui existent dans le domaine de la protection du consommateur.

Madame l'Orateur, j'aimerais dire qu'au ministère de la Consommation et des Corporations nous ne prenons pas ce bill et ce qu'il propose à la légère. Nous croyons que tout ce que l'on peut faire pour accroître l'information dispensée aux consommateurs à un prix raisonnable et sans entraîner une augmentation du prix de base du produit en question est extrêmement souhaitable. Il faut cependant admettre un principe très simple. Je crois que c'est G. K. Chesterton qui l'a le mieux énoncé en disant que tout vice est une vertu devenue folle. Il voulait dire que c'est très bien d'avoir un plan ou un programme solide et valable, mais que si on l'applique sans discrimination avec tout ce qu'il entraîne logiquement, on finira par obtenir un résultat qui ne sera plus rentable. Je pense que c'est particulièrement vrai pour notre ministère dans ce cas précis.

● (1700)

On assiste chez les consommateurs, et même chez les députés, à un certain souci de la réglementation, par exemple, des sièges d'automobile, à une préoccupation de voir mieux protéger les bébés dans les voitures. Nous devons toutefois faire attention à ne pas finir par imposer des normes tellement strictes dans ce cas qu'un siège d'enfant dans une automobile coûterait \$100 ou même plus, si nous voulons que nos mioches soient protégés aussi bien que nous le souhaiterions. On s'apercevrait alors qu'on obtiendrait une voiture parfaitement sûre, mais que personne ou presque ne pourrait acheter.