

Initiatives parlementaires

valable, il faut la protéger. Évidemment, je suis en faveur du projet de loi S-7 parce que son objectif est de convertir, d'ici à l'an 2004, 75 p. 100 de la flotte fédérale de véhicules à des carburants moins dommageables pour l'environnement, ce qu'il me semble aurait dû être fait depuis longtemps.

Ces carburants de remplacement sont définis dans le projet de loi comme étant des carburants moins nocifs. Là où j'ai plus de difficulté à comprendre, c'est que l'expression «moins nocif» n'est pas définie dans le projet de loi. Qu'est-ce qu'un carburant moins nocif?

Maintenant, lorsqu'on parle de gaz propane, en bon français, on devrait plutôt parler de propane et non de gaz propane.

Quelques faits. Le parc automobile fédéral compte actuellement plus de 39 000 véhicules. Ceux-ci rejettent chaque année dans l'environnement aux alentours de 156 000 tonnes de dioxyde de carbone, ce qui est terrible.

Dans tout le Canada, on rejette chaque année 570 millions de tonnes de divers gaz à effet de serre. C'est ça, la pollution. Évidemment, ces gaz s'accumulent dans l'atmosphère et causent, depuis maintenant à peu près 18 ans, un réchauffement graduel de la planète. Les meilleurs experts prévoient que la température moyenne du globe augmentera de 1,5 à 4,5 degrés Celsius d'ici à quelques années, ce qui est presque incroyable.

• (1425)

Une telle hausse de température aura des effets majeurs sur le niveau des mers, sur les écosystèmes évidemment, sur les ressources d'eau potable et, par ricochet, sur l'agriculture et la santé humaine.

Il y a de nouvelles maladies qui, chaque année, font leur chemin. On ne sait pas d'où elles viennent, mais on sait très bien où elles nous conduisent. Elles nous conduisent évidemment à la mort, et ce, sans nous en rendre compte. En y contribuant, nous, personnellement, par la pollution, il y a des milliers d'enfants qui meurent.

Ensuite, on dépensera des sommes incroyables pour déceler ces maladies. C'est un éternel recommencement parce que l'être humain étant ce qu'il est, il ne peut pas s'adapter à la nature. Vous savez, la nature est très bien faite et, à cause de notre intelligence, nous allons la détruire.

Le gouvernement canadien s'est engagé auprès de la communauté internationale à stabiliser d'ici l'an 2000 ses émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990. M^{me} la ministre voulait faire ce bout de chemin, mais malheureusement, elle a été incapable de le faire adopter par le Conseil des ministres. Cela veut dire que de l'autre côté de la Chambre il y a plusieurs ministres qui ne sont pas conscients de ces réalités. C'est tragique.

Le Québec produit, quant à lui, deux fois moins de dioxyde de carbone que la moyenne canadienne. Depuis des années, au Québec, nous nous sommes pris en main. Je voudrais bien que le gouvernement fédéral puisse suivre notre exemple. Cela ne veut pas dire que tout va bien au Québec. Il y a énormément de choses à faire, mais je dis que, comparativement à d'autres, nous sommes sur la bonne voie.

Certaines personnes, dont des réformistes, mettent en doute la validité des conclusions scientifiques qui démontrent l'existence des effets de serre. Je vous énoncerai certains arguments qui font que je suis d'accord avec le projet de loi S-7. De plus, ce projet de loi est présenté par un sénateur et je le félicite.

J'ai fait un discours en cette Chambre dans lequel je disais que les sénateurs sont des êtres dans des aquariums qui nagent de temps à autre, mais pas trop vite et qui se reposent. Mais je dois être logique et responsable, il y a certains sénateurs qui font un très bon travail et le parrain de ce projet de loi en est un.

Si on adopte le projet de loi S-7, il aura la possibilité de contraindre le gouvernement canadien à prêcher par l'exemple. On l'obligera à prêcher par l'exemple, ce qu'il n'a jamais fait jusqu'à maintenant.

Bien sûr, il existait des directives du Conseil du Trésor visant à transformer la flotte fédérale et à améliorer sa gestion. Cependant, force est de constater que ces directives ont été confrontées à l'inertie et à la résistance au changement. Seule une législation permettra de forcer les ministères et organismes à se conformer aux nouvelles priorités de l'environnement.

De plus, le gouvernement fédéral réalisera des économies sur le carburant de l'ordre d'environ 43 millions de dollars en cinq ans et de 15 millions au cours des années subséquentes. Bien sûr qu'il va en coûter un peu plus cher, il en coûtera à peu près 1 500 \$ de plus pour l'acquisition d'un véhicule, soit 38 millions et demi à peu près de plus sur une période de cinq ans. Cependant, on prévoit également une économie de 7 millions de dollars sur cinq ans.

• (1430)

La transformation de la flotte fédérale aura un effet d'entraînement qui permettra de résoudre le cercle vicieux de la faible demande pour les véhicules adaptés causée par l'absence de sources d'approvisionnement en carburant, elle-même causée par le faible nombre de véhicules adaptés en circulation, ainsi de suite. Il est permis d'espérer que les principaux fabricants d'automobiles et les fournisseurs de carburants profiteront de l'occasion qui leur est donnée pour développer de nouveaux modèles et de nouveaux marchés.

L'article 2, cependant, définit trois conditions pour déterminer ce qu'est un «carburant de remplacement» aux termes de la loi. Ces trois conditions sont les suivantes: a) le carburant doit servir à la propulsion d'un véhicule automobile; b) il doit être moins nocif que les carburants conventionnels; c) il doit être prescrit par le règlement.

Je me pose des interrogations sur cela même si nous sommes en faveur de ce projet de loi.

On peut, cependant, s'interroger sur la pertinence de faire allusion à des carburants spécifiques qui pourront, au gré des analyses scientifiques et du développement des nouvelles technologies, être considérés, dans quelques années, comme étant relativement plus dommageables pour l'environnement.

Je vous donne un exemple. Un entrefilet paru dans *Le Devoir* nous apprenait qu'une étude effectuée à l'Université Carnegie a révélé qu'un véhicule de 1988 fonctionnant à l'électricité rejetait 60 fois plus de plomb dans l'environnement par kilomètre qu'une voiture comparable fonctionnant à l'essence au plomb.