

Dans le cas des émissions toxiques et des métaux, il faut souligner l'importance de la présence du plomb dans l'essence. Le Canada a réduit la teneur en plomb de l'essence, au cours des dernières années, mais nous pourrions la réduire encore davantage pour atteindre la norme américaine. Ainsi, nous améliorerions la qualité de l'air et la santé de notre population, surtout des enfants. On trouve d'autres produits chimiques contenus dans l'essence, notamment le cadmium et l'amiante, qui s'accumulent sur les routes à cause de l'usure des pneus ainsi que de l'utilisation des freins et de l'embrayage, en raison de l'usure des garnitures de disques d'embrayage.

Comme vous le savez, ces produits peuvent endommager le système nerveux des enfants et même des femmes enceintes. On soupçonne le cadmium de causer le cancer. L'amiante donne lieu à un âpre débat sur la question de savoir s'il peut aussi causer le cancer du poumon.

Je voulais simplement mettre le projet de loi dans son contexte et faire valoir à la Chambre que nous débattons d'activités dangereuses pour la santé et pour l'environnement. Analysons maintenant brièvement la teneur du projet de loi.

Les nouvelles normes qui seraient établies en vertu de ce projet de loi nous obligeraient à réduire les émissions dans une proportion pouvant atteindre 60 p. 100 par kilomètre parcouru. Bien sûr, cette mesure est la bienvenue. Selon les dispositions prévues dans le projet de loi, les nouveaux véhicules produiraient 0,25 gramme d'oxyde d'azote le kilomètre, comparativement à 0,62 à l'heure actuelle. Il s'agit là d'une réduction de plus de la moitié.

La production d'hydrocarbures sera réduite pour passer de 0,25 à 0,16 gramme. Toutefois, les niveaux de monoxyde de carbone demeureront les mêmes.

Le point litigieux n'est pas tant la réduction des émissions, quoi qu'elle puisse être améliorée, mais bien le calendrier. Malheureusement, dans son discours préliminaire, le ministre n'a pas dit quand cette mesure entrera en vigueur.

En 1989 le ministre de l'Environnement et le ministre des Transports de l'époque avaient promis de faire insérer ces normes dans ce même projet de loi avant la fin de 1994. Or, nous constatons aujourd'hui que ces mesures n'entreront en vigueur que d'ici 1996, ce qui est très inquiétant. Autrement dit, après s'être engagé à fixer la date limite d'entrée en vigueur de ces mesures à 1994, le gouvernement la reporte à 1996 à cause de sa lenteur à

Initiatives ministérielles

présenter ce projet de loi. Bien sûr, c'est fort regrettable, car c'est la santé publique qui en souffre.

Un autre aspect de ce projet de loi qui suscite de l'inquiétude, c'est que le gouvernement, qui avait promis d'adopter un règlement obligatoire, a établi un accord volontaire au moyen d'un protocole d'entente avec l'industrie. Ce protocole n'est pas légalement exécutoire. Par conséquent, il est possible que les dispositions prévues dans le projet de loi et, par la suite, dans le règlement soient appliquées, mais cela dépendra du bon vouloir des parties intéressées.

À mon avis, cette attitude laisse beaucoup à désirer. Le Parlement du Canada devrait plutôt adopter, dans l'intérêt de la santé publique, un projet de loi rédigé de façon à garantir aux Canadiens que les mesures qui y sont contenues seront effectivement appliquées et non pas éventuellement appliquées. Comme vous le savez, il peut y avoir une grande différence entre les deux.

• (1550)

Le troisième point qu'il importe de soulever concerne la possibilité de permettre à l'industrie d'établir des moyennes en ce qui a trait aux émissions polluantes. Autrement dit, certaines flottes ou certains modèles de véhicules pourraient dépasser la norme de pollution et d'autres seraient en deçà, pourvu que de façon générale la norme soit respectée. Bref, certains types de véhicules pollueraient plus et d'autres pollueraient moins.

Je dois reconnaître que cette approche n'est pas la plus brillante et qu'elle n'est pas très bonne pour la santé et pour l'environnement. Cette question a été soulevée dans un mémoire présenté par les représentants du programme Air Watch de la Canadian Acid Precipitation Fondation de Toronto. Ils ont porté la question à l'attention du Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles lors de leur comparution en juin l'an dernier.

Je voudrais citer un extrait qui expose la position de l'organisation, à laquelle je souscris:

Ce projet de loi est un tour de passe-passe législatif qui permettra au ministère et à l'industrie d'accroître leurs émissions en employant des méthodes d'établissement de moyennes, lesquelles ont déjà été rejetées aux États-Unis.

Cette organisation non gouvernementale a porté un intérêt particulier au problème de la méthode d'établissement de moyennes, problème qu'elle expose dans les termes suivants: