

Il faudrait indiquer aux consommateurs canadiens quelles sont les voitures qui nuisent à l'environnement et donc à notre santé. Il faut regretter que certains fabricants de voitures favorisent l'usage de l'essence au plomb. C'était l'apanage de sociétés importatrices, mais maintenant Chrysler leur a emboîté le pas. Les sociétés étrangères qui fabriquent des voitures utilisant l'essence au plomb sont les suivantes: Honda, 14 modèles; Hyundai, cinq modèles; Nissan, huit modèles, Porsche, un modèle; Renault, un modèle; Skoda, trois modèles; et Suzuki, un modèle. Il convient de noter que ces voitures peuvent utiliser de l'essence sans plomb. En fait, il en est ainsi depuis 1974. L'objectif des fabricants est de vendre des voitures et il est certain que cela est plus facile s'ils affirment qu'il en coûte moins cher d'utiliser de l'essence au plomb.

Le moment est venu pour le consommateur soucieux de l'environnement de faire un choix. Le choix entre conduire une voiture qui pollue l'air en émettant du plomb et de l'oxyde d'azote aggravant ainsi les risques pour la santé et le phénomène des pluies acides, ou encore conduire une voiture moins polluante utilisant de l'essence sans plomb et dotée d'un convertisseur catalytique à triple action. Le moment de vérité est venu pour ceux qui souhaitent véritablement nettoyer l'environnement. Les fabricants canadiens et étrangers saisiront le message des consommateurs si ces derniers montrent une préférence pour les voitures qui marchent à l'essence sans plomb et sont équipées de convertisseurs catalytiques à triple action. En effet, bien des gens qui veulent acheter une voiture doivent réfléchir à ce qu'ils peuvent obtenir pour la somme qu'ils veulent mettre. Bon nombre de petites voitures—les moins chères—marchent à l'essence sans plomb. Mais si l'on fait le tour des concessionnaires, on peut trouver sur le marché un modèle de voiture qui est abordable et ne nuit pas à l'environnement.

Les groupes écologiques, les groupes de consommateurs, les enseignants, les politiciens, les éditorialistes et les journalistes peuvent fortement contribuer à faire passer ce message parmi le grand public. Mais tout d'abord, le gouvernement conservateur doit tenir ses promesses à l'égard de l'environnement. Il incombe au ministre des Transports d'annoncer le règlement qui permettra de mieux contrôler les émissions des automobiles canadiennes. Le gouvernement doit donner l'exemple s'il veut convaincre les Canadiens qu'il est déterminé à réduire les pluies acides au Canada. Puis on pourra entreprendre le programme de sensibilisation du public, pour qu'il contribue également à restreindre les émissions d'oxydes d'azote et le saturnisme.

Dans cet effort concerté, nous devons compter sur l'appui des syndicats. Nous devons rassurer nos travailleurs en leur disant que les programmes mis sur pied seront axés sur leurs besoins et leurs désirs. Il faudra leur expliquer que les emplois supprimés dans l'industrie de fabrication du plomb seront remplacés par de nouveaux emplois dans les raffineries. En outre, des emplois seront créés également dans la conception et la construction de raffineries supplémentaires au cours des trois ou quatre prochaines années. Ce sera nécessaire pour fabriquer et commercialiser l'essence sans plomb.

D'autre part, les gouvernements provinciaux doivent intervenir pour empêcher qu'on utilise une essence autre que celle dont l'usage est prévu. Des rapports prouvent qu'on emploie de plus en plus de l'essence au plomb dans les véhicules conçus pour marcher à l'essence sans plomb. Il faudra sensibiliser le public à l'idée que cela nuit au programme visant à restreindre

Émanations d'automobiles—Normes

l'utilisation du plomb. En Nouvelle-Écosse, on a adopté des lois qui interdisent l'utilisation des petits becs sur les pompes à essence au plomb. En Ontario, on a adopté une loi qui rend illégale l'utilisation d'un véhicule équipé d'un convertisseur catalytique alors qu'il est rempli d'essence au plomb.

Il ressort clairement des sondages d'opinion et des entretiens avec les Canadiens que ces derniers veulent protéger l'environnement. Ils sont prêts également à assumer leur rôle, sur le plan économique et financier, pour assainir l'environnement. C'est pourquoi le coût d'installation d'un convertisseur catalytique à triple action sera acceptable pour l'automobiliste moyen auquel on donne le choix.

Nous devons adopter un règlement en vue de restreindre la pollution. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent être stricts à cet égard, et ils ont l'appui du public. Les futures générations de Canadiens en profiteront, parce que les valeurs économiques et écologiques vont de pair.

M. J. M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je m'empresse de participer au débat cet après-midi et je crois que nous accueillons tous avec satisfaction l'occasion qui nous est offerte d'aborder cette question délicate. Je voudrais répondre à la motion du député de Davenport (M. Caccia) qui demande au gouvernement d'imposer aux modèles de 1987 les normes régissant les émanations en vigueur aux États-Unis et d'éliminer l'emploi d'autres additifs toxiques.

Je crois comprendre que le ministre des Transports (M. Mazankowski), la ministre de l'Environnement (M^{me} Blais-Grenier), la ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M^{lle} Carney), le ministre de l'Expansion industrielle régionale (M. Stevens) et le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. Epp) étudient depuis un certain temps cette question de la plus haute importance. Je rappelle au député que le ministre des Transports a déclaré à la Chambre que lui-même et ses collègues du cabinet étudient actuellement la question et que nous pouvons compter qu'ils annonceront leur décision en temps voulu. De fait, le ministre a utilisé l'expression «sous peu».

Il est inutile de rappeler au député que cette question est très compliquée au point de vue technique et a une incidence très étendue qu'il faut examiner consciencieusement. Les rapports de nature technique, le travail des consultants dont les services ont été retenus par le ministère de l'Environnement ainsi que le travail accompli par les fonctionnaires du ministère font maintenant partie d'un ensemble de plus en plus volumineux de ressources et de données de recherche qui ne respectent pas toujours les complexités de la question. La préparation de ces rapports et le travail préliminaire, par contre, monsieur le Président, ont pris beaucoup plus longtemps que ne le supposait le député de Davenport lorsqu'il occupait ses fonctions de ministre. Je pense que c'est précisément à cause de la complexité de la question que nous ne voyons rien à redire à cela. Je suppose que l'ancien ministre avait pu, dans son esprit, souhaiter pouvoir agir plus rapidement, mais, en fait, quand il s'est penché sur la question, il a constaté qu'elle était très complexe et qu'elle demanderait beaucoup plus de temps que prévu. Le sous-comité de la Chambre chargé d'étudier les