

Initiatives parlementaires

Dans ma circonscription, nous produisons de grandes quantités de gaz naturel aussi bien que de combustible liquide du pétrole. Je ne crois donc pas qu'on puisse m'accuser de vouloir défendre les intérêts de ma région. Mes objections à ce projet de loi sont fondées sur des motifs d'ordre technologique, économique et écologique. En d'autres termes, je ne fais de lobbying pour personne.

• (1415)

J'ai déjà dit que certaines applications de ces carburants de remplacement étaient valables sur le plan économique. Malheureusement, le parc automobile du gouvernement comprend un très petit nombre de véhicules consommant suffisamment de carburant par an ou roulant suffisamment pour que leur conversion soit rentable. C'est un fait qui a été souligné dans l'une des propres études du gouvernement, l'étude Bronson, qui indique que la conversion serait vraiment valable dans le cas de 10 à 20 p. 100 seulement des véhicules du gouvernement.

Toutefois, ce projet de loi propose un échéancier de conversion selon lequel, pour l'exercice commençant le 1^{er} avril 1997, 50 p. 100 de tous les véhicules automobiles achetés devraient être munis de moteurs capables de fonctionner au carburant de remplacement, 60 p. 100 des véhicules un an plus tard, et 75 p. 100 en 1999. En bout de ligne, 75 p. 100 de tous les véhicules du parc automobile devront fonctionner avec un carburant de remplacement quelconque.

Un amendement a été proposé et accepté au comité et les mots «lorsque cela est rentable et faisable» ont été ajoutés. Toutefois, personne ne semblait savoir exactement ce que cela signifiait durant les travaux du comité. Franchement, je ne sais pas moi-même ce que ces mots signifient vraiment, car rentable peut prendre le sens qu'on veut bien lui donner; cela dépend de celui qui parle. Ils ont pris un projet de loi déjà confus et l'ont embrouillé davantage en ajoutant ces amendements.

Nous devrions nous contenter de faire notre travail à la Chambre, c'est-à-dire d'élaborer des politiques. Nous n'avons pas à montrer à nos gestionnaires comment gérer leurs parcs de véhicules automobiles. Jusqu'à quel point allons-nous régler chaque petit détail et pourquoi?

Les lobbyistes qui font des pressions en vue de l'adoption de ce projet de loi veulent créer un précédent à mon avis. Ils veulent montrer qu'il existe des débouchés pour leurs produits et s'ils ne peuvent les vendre sur les marchés ou convaincre les consommateurs de convertir leurs véhicules automobiles pour des raisons économiques, ils disent: «Demandons au gouvernement de créer un marché, même s'il s'agit d'un tout petit marché de 39 000 véhicules.» Si mon amendement est adopté, il s'agira plutôt de 25 000 véhicules automobiles sur un total de 7 millions de voitures et camions. L'effet sera minime pour eux dans l'immédiat, mais la mesure créerait un précédent car le gouvernement interviendrait dans le cours normal des affaires de l'industrie des carburants au Canada et c'est ce que le Parti réformiste veut empêcher.

J'ai déjà parlé des aspects environnementaux. Tout n'est pas entièrement blanc ou noir en ce qui concerne les effets du remplacement de l'essence ou du gaz diesel par du gaz naturel ou du propane. Les véhicules au gaz comprimé produisent parfois plus de produits polluants que les véhicules à essence ou au diesel.

Je pense aux oxydes d'azote produits par le rapport de compression plus élevé des véhicules à gaz, qui en émettent des quantités beaucoup plus grandes que les véhicules à essence ou au diesel. Cela a un effet profond sur les pluies acides, entre autres. D'autres polluants, tels que le dioxyde de carbone, sont produits en quantités moindres que lors de la combustion de gaz. Toutefois, la question n'est pas noir et blanc.

Par conséquent, je déclare catégoriquement que ces décisions devaient être laissées aux experts, aux gens que nous payons pour gérer notre parc automobile, et que nous, politiciens ne devrions pas nous en mêler. Nous ne sommes pas tous mécaniciens ou ingénieurs. Laissons les forces du marché en décider. Si le produit est bon, ces lobbyistes devraient être en train d'essayer de le vendre aux responsables des achats, pas aux parlementaires.

• (1420)

Je m'en veux presque de l'admettre, mais dans certains secteurs du gouvernement, il y a de bons gestionnaires comme, par exemple, les responsables du parc automobile de la GRC, qui représente 32 p. 100 des véhicules dont le gouvernement fédéral est propriétaire, sans compter les véhicules de la couronne, et ils ne veulent pas qu'on les oblige à les convertir au gaz. Peut-on imaginer des voitures au propane se lancer à la poursuite de suspects? La GRC pourrait remplacer sa devise, qui est «On a toujours notre homme», par «On l'attrape parfois s'il ne démarre pas trop vite.»

Le propane a sa place. Le gaz naturel a sa place. Et la place qu'ils auront devrait être décidée en fonction de la réalité et de l'aspect pratique de la chose, et non en fonction de ce que des lobbyistes influents aimeraient que le gouvernement fasse.

Lors de la première lecture il y a eu certaines observations au sujet de la façon dont le gouvernement, s'il est sincère au sujet de la réduction des émissions, pouvait résoudre le problème sans recourir à la conversion. Je pense que c'est mon collègue de Macleod qui proposait que les ministres demandent à leur chauffeur d'arrêter le moteur de leur grosse limousine, de temps à autre, lorsqu'ils sont stationnés devant pendant l'hiver.

Peut-être qu'ils pourraient même changer pour des voitures plus petites. J'aimerais bien voir tous les ministres dans des voitures plus petites. Si le gouvernement veut réellement réduire les émissions de gaz nocifs dans l'enceinte du gouvernement, tout ce qu'il a à faire c'est noyer les limousines dans la rivière des Outaouais. Ce serait une bonne forme de clôture.

[Français]

M. René Canuel (Matapédia—Matane, BQ): Monsieur le Président, comme vous avez été très patient jusqu'à maintenant, j'espère que vous le serez également envers moi.

La planète nous a été prêtée, en quelque sorte, pour l'améliorer, si possible. Si on veut remettre à nos enfants un héritage