

tion du MMT dans l'essence ne constitue pas une menace de plus pour la santé des Canadiens.

Je suis convaincu que la ministre aurait aimé ajouter cette substance à l'annexe de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement pour faire plaisir à ses amis, mais Santé Canada a rendu une décision contraire à ce désir.

• (1040)

Si la ministre avait pu interdire le MMT en vertu de la LCPE, le présent projet de loi aurait été inutile. Si la ministre de l'Environnement ne peut prouver que ce projet de loi aura des répercussions directes sur l'environnement, je dis qu'il ne devrait pas alors être considéré comme un projet de loi d'ordre environnemental.

La ministre de l'Environnement affirme aux Canadiens que la suppression du MMT améliorera considérablement la qualité de l'environnement. C'est entièrement faux. Si l'on supprime le MMT, les émissions d'oxyde d'azote augmenteront de 20 p. 100. Voilà pourquoi on utilise le MMT, pour que l'essence brûle plus proprement et de façon moins nuisible pour l'environnement. Pour les Canadiens qui ne savent pas quels sont les effets de l'oxyde d'azote, je précise que c'est la substance qui cause le smog.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

Le vice-président: La séance doit être suspendue pour quelque temps jusqu'à temps que nous sachions ce qui se passe.

(La séance est suspendue à 10 h 41.)

[Français]

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 10 h 56.

Le vice-président: Chers collègues, comme vous le savez sans doute, il semble y avoir un quelconque problème au sous-sol.

[Traduction]

Cela a déclenché le système d'alarme. Nous avons un excellent système d'alarme, nous sommes donc tous en sécurité.

Il reste au député quatre minutes pour son intervention.

M. Forseth: Monsieur le Président, les électeurs de Hamilton-Est devraient savoir que leur députée est responsable d'une mesure législative qui va augmenter le smog au-dessus de Hamilton. L'Institut canadien des produits pétroliers disait récemment que l'élimination du MMT serait équivalente à l'addition de un million de voitures sur les routes canadiennes. Voilà ce que fait la ministre de l'Environnement.

L'institut disait également que les systèmes de diagnostic de bord sont installés simplement pour la protection des consommateurs. Le rôle d'Industrie Canada est de protéger, de promouvoir et d'appuyer les intérêts des consommateurs. Ce projet de loi serait logique s'il venait de ce ministère et était étudié d'un point de vue technique. Si ce projet de loi est de nature industrielle plutôt qu'environnementale, alors il devrait aller à un comité permanent différent.

Initiatives ministérielles

De plus, le problème que ce projet de loi vise à résoudre est essentiellement un différend commercial entre deux industries, les fabricants d'automobiles et les raffineurs de produits pétroliers. Il s'agit de savoir qui paie pour atteindre le niveau suivant. La ministre de l'Environnement ne devrait pas intervenir dans cette affaire qui concerne le marché, ni dans les tractations et les manoeuvres qui se déroulent à l'étranger.

L'an dernier, la MVMA a fait pression sur la ministre et celle-ci a trouvé le moyen de transformer la question en projet de loi environnemental. Apparemment, des représentants de General Motors, de Ford et de Chrysler ont rencontré la ministre de l'Environnement pour discuter de l'interdiction du MMT. Ils lui ont dit que, si on continuait à ajouter du MMT à l'essence au mois d'août, au moment où tous les nouveaux modèles sortiraient, ils feraient l'une des trois choses suivantes: augmenter le prix de chaque automobile de 3 000 \$; annuler certains paragraphes de leur garantie automobile ou fermer certaines unités manufacturières canadiennes de haute technologie. Elle ne pouvait pas interdire le produit parce que les réformistes étaient là et les fabricants d'automobiles n'ont pas fait ce qu'ils menaçaient de faire parce que, en premier lieu, ils avaient menti.

La ministre ne savait pas, et d'ailleurs elle s'en moquait probablement, quels étaient les effets du MMT sur l'environnement. Tout ce qu'elle savait, c'est que la MVMA avait un pouvoir considérable. Quand la MVMA lui dit de faire quelque chose, elle se fait une joie d'obtempérer.

Notre motion vise à modifier la formulation du projet de loi de manière à renvoyer l'objet de ce dernier au Comité permanent de l'industrie. La Chambre a entendu le ministre de l'Industrie répondre à des questions relatives à cet objet. Le ministre a donc reconnu que cet objet relève de son ministère. Cependant, il n'a pas accepté la proposition parce qu'elle était trop embarrassante.

Le ministre de l'Industrie a dit qu'il voulait que les normes soient les mêmes aux États-Unis et au Canada. Le 25 avril 1995, il a déclaré à la Chambre: «Il est essentiel que nous appliquions les mêmes normes. Les efforts que nous avons déployés pour inciter les deux secteurs à conclure un accord à l'amiable étaient bien intentionnés, mais vient un moment où les gouvernements doivent intervenir.»

Le ministre de l'Industrie veut que notre essence soit identique à celle qui se vend dans diverses parties des États-Unis. Il veut l'uniformité. Il n'a peut-être pas à attendre longtemps. Les États-Unis s'apprentent à lever leur interdiction du MMT avant Noël prochain. Cependant, la ministre de l'Environnement s'est déjà engagée trop loin dans une certaine voie pour pouvoir revenir au droit chemin. Elle veut plaire à ses amis en jouant avec le Canada, mais elle nous laisse payer la note.

Les députés sont assez honorables pour savoir ce qui ne va pas dans cette affaire. Les députés libéraux de l'arrière-ban le savent. C'est lundi prochain que les députés d'arrière-ban pourront manifester leur mécontentement en votant en faveur de la motion de la députée de Calgary-Nord. Il est tout à fait raisonnable de référer ce projet de loi au comité de l'industrie.

Le Président: Comme il est 11 heures, conformément au Règlement, nous passons aux déclarations de députés.