

Taxe d'accise

En outre, ce qui est encore plus important que ces deux aspects, une personne doit payer \$250 par année pour obtenir un permis, et les inspections obligatoires prévues occasionnent encore d'autres frais. De toute évidence, cette réglementation n'encourage pas la production d'alcool combustible. Ce qui symbolise le mieux peut-être toutes ces tracasseries est le cas de Gentle Ben et de M. Thomas. Grâce à ses relations avec les médias, M. Thomas a fini par porter sa cause devant les tribunaux. C'était la première fois que le Canada reconnaissait qu'on pût se servir d'alcool comme combustible. Ce fut un tournant important dans l'évolution de l'alcool combustible. Quelqu'un d'autre mérite aussi, à mon avis, d'être mentionné. Il s'agit du Dr Les Emery, qui a accompli de grands travaux dans ce domaine. Il envisage l'utilisation d'unités plus petites que la ferme individuelle, mais tout de même rentables, pour stimuler la production de tous les alcools combustibles.

● (2040)

Je crois que le dernier orateur a très bien relevé les faiblesses du bill. Ceux qui songent sérieusement à procéder à des modifications en vue de faire plutôt usage d'alcool comme carburant courent d'emblée un assez gros risque en raison de la durée d'application du bill. Un permis temporaire qui ne serait en vigueur que pendant un an n'inciterait personne à procéder à un investissement considérable et même dissuaderait les gens de le faire. Dans les conditions actuelles, les gens qui auraient tenté la chance pourraient se voir forcés, à la fin de l'année, de démanteler leurs installations et de cesser de produire. Il est clair qu'il faut prolonger la période d'application du bill. Une période de cinq ans serait raisonnable. Il faudrait aussi prévoir la possibilité de renouveler la période d'application tous les cinq ans à moins de problèmes réellement graves. C'est donc là un aspect important de la question.

Le deuxième point est de savoir si la production devrait ou non ne servir qu'à l'usage personnel du producteur. L'idée d'une coopérative de production est également séduisante à certains égards. Les particuliers, par exemple les agriculteurs, qui vont produire de l'alcool comme carburant, même s'ils n'en produisent que de faibles quantités, en fabriqueront probablement plus qu'ils ne pourront en utiliser dans leurs tracteurs ou leurs autres véhicules de ferme. Il devrait pouvoir écouler son excédent sur le marché, en le vendant à d'autres agriculteurs, aux habitants de la région ou à une entreprise quelconque. Il semble que certaines entreprises seraient heureuses d'acquiescer cet excédent. S'il ne peut jouir de cet accès au marché, c'est qu'il existe un autre obstacle à l'évolution de toute cette activité. Il faut donc élargir cette disposition de manière à ce qu'elle prévienne davantage que le simple usage personnel.

Autre chose encore: l'article 76 du bill stipule que ceux qui demandent ces licences doivent fournir un schéma précis de leur installation au ministre ou à ses représentants qui ont à approuver l'octroi des licences. Il est très important de repenser ces dispositions afin que personne, et notamment les agriculteurs, n'ait à soumettre de dessins techniques que l'on exigerait normalement d'ingénieurs. Il s'agit là d'une imperfection qui pourrait causer de réelles difficultés à bien des gens. Il faudrait repenser cette disposition ou du moins la clarifier de manière qu'il soit bien entendu qu'on n'exige pas de descriptions subtiles comme en font les ingénieurs. En effet, bien des gens ne connaissent peut-être pas vraiment tout le

détail du matériel requis quand ils commencent à faire de la distillation, et cela pourrait supprimer un autre problème.

Les cinq amendements que le parti conservateur a présentés veulent remédier à ces difficultés à bien des égards, et nous sommes disposés à les appuyer. Quand nous examinons toute cette question, il est important d'établir les faits de base. Nous devons bien comprendre que nous ne traitons que des éléments bien précis de réglementation qui permettent de produire des alcools carburants, et il faut envisager le problème dans le contexte plus large de la production et de l'usage final. Il faut envisager le problème dans le contexte plus général de la nécessité de réaliser l'auto-suffisance du pays tout entier, quel que soit le type de carburant dont il s'agit.

Une question prend une grande importance. Dans quelle proportion l'alcool utilisé comme carburant répondra-t-il à nos besoins en matière de transport? Il y a encore une autre question: sur quel type d'alcool devrions-nous faire porter nos efforts? A titre d'exemple, on peut examiner ce qui se fait aux États-Unis. L'année dernière, on y a produit environ 100 millions de gallons d'alcool éthylique, ou éthanol, pour compléter l'approvisionnement en carburant correspondant aux besoins normaux en matière de transport. Pour mettre ce chiffre en perspective, disons qu'en un an, les États-Unis consomment environ 50 milliards de gallons d'essence et de diesel. Même en tenant compte de la détermination dont on a fait preuve jusqu'à maintenant et des promesses d'avenir, et compte tenu du fait que l'on utilise à cette fin des aliments pour bétail, même si cela présente peut-être une certaine importance économique, il s'agit donc d'un supplément relativement modeste aux sources établies d'approvisionnement en carburants pour l'ensemble de l'Amérique du Nord. D'ici 1985, les États-Unis espèrent en tirer à peu près 10 p. 100 de leurs approvisionnements. Cela représenterait quelque 500 millions de gallons. On atteindra cette année, ou plutôt on espère atteindre, vu certains événements qui se déroulent actuellement aux États-Unis, une production d'environ 110 millions de gallons.

Il faut prendre garde de ne pas perdre de vue que les carburants alcools peuvent tout au plus nous permettre de combler une partie de nos besoins ordinaires. S'il fallait y consacrer des quantités importantes de grain ou d'autres denrées agricoles, et je ne parle pas ici des déchets, nous ferions concurrence à l'industrie des aliments pour bétail. Le prix du grain augmenterait, ou bien il y aurait pénurie quelque part. Et cela jetterait de l'huile sur le feu en provoquant une controverse sur l'importance respective de l'alimentation et du carburant. L'essor de telles unités de fabrication pourrait aider beaucoup de gens, surtout chez les agriculteurs. J'encourage un tel essor, mais je crois qu'il ne faut pas perdre de vue l'ensemble des données du problème.

Je dois préciser que les difficultés résideront dans les aspects techniques concrets. Bien que le procédé de distillation et de fermentation date de 6,000 ans, lorsqu'on adoptera les nouvelles techniques destinées à maximiser la rentabilité, cela exigera des appareils de plus en plus perfectionnés et la production courante exigera des soins et une gestion plus attentifs. Les bâtiments sont plus sophistiqués. Il est difficile pour une seule personne de suivre cette évolution, et la situation pourra s'aggraver ou s'améliorer au fil des années. Voilà une des raisons pour lesquelles je trouve préférable la formule d'une