

*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

Ces systèmes sont extrêmement importants pour l'environnement. Ils sont conçus pour surveiller les dispositifs antipollution des véhicules et alerter le conducteur en cas de défectuosité. Ils visent à assurer le bon fonctionnement des moteurs propres d'aujourd'hui et de demain et l'entretien adéquat des automobiles, permettant ainsi de réduire les émissions d'échappement et d'accroître l'économie d'essence.

C'est donc un autre outil important dans notre lutte contre la pollution atmosphérique, le smog et les changements climatiques.

[Français]

Le gouvernement ne permettra pas que le MMT empêche l'industrie automobile canadienne de concevoir des véhicules beaucoup moins polluants. L'environnement du Canada et les consommateurs canadiens ont le droit d'avoir le meilleur dispositif antipollution possible.

[Traduction]

Pourtant, Ethyl Corporation, qui fabrique le MMT, et sa filiale, Ethyl Canada, réfutent les allégations de l'industrie automobile au sujet des effets néfastes du MMT sur les systèmes antipollution et affirment même que le MMT est bon pour l'environnement.

Chose certaine, les efforts en vue de réduire la pollution automobile ne peuvent plus venir uniquement de l'industrie pétrolière, de l'industrie automobile et du gouvernement fédéral. La réduction de la pollution automobile nécessite la collaboration de toutes les parties concernées. L'industrie pétrolière doit continuer d'améliorer la composition et les propriétés des carburants.

L'industrie automobile doit continuer d'améliorer les technologies liées aux systèmes antipollution, comme les systèmes diagnostiqueurs de bord. Quant au gouvernement, il doit prendre des mesures concrètes comme le projet de loi C-94, qui élimine un obstacle majeur à l'introduction de ces technologies: le MMT.

• (1030)

Notre stratégie de lutte contre la pollution ne se limite pas seulement à des mesures contre le MMT. Le gouvernement fédéral fait sa part car nous savons que les automobiles contribuent grandement au changement climatique et à la production de brumée dans les villes et de certains polluants toxiques comme le benzène.

Le récent rapport publié par un groupe de travail composé de sous-ministres canadiens de l'environnement indique qu'en dépit des améliorations apportées aux techniques de réduction des émissions, les automobiles demeurent la principale source de pollution atmosphérique. À l'échelle nationale, les véhicules fonctionnant à l'essence et au diesel produisent encore 60 p. 100 des émissions d'oxyde de carbone, 35 p. 100 des émissions

d'oxyde nitreux ou brumée, 25 p. 100 des émissions d'hydrocarbure et 20 p. 100 des émissions de dioxyde de carbone.

Le rapport insiste sur la nécessité, comme je l'ai dit plus tôt, d'agir sur tous les fronts en même temps. Selon le document, les secteurs de la technologie automobile et de la composition des carburants, quoique distincts l'un de l'autre, doivent être considérés comme un système intégré aux fins de l'élaboration des politiques et des programmes, si l'on veut réduire sensiblement les émissions automobiles. Voilà une bonne recommandation. Nous devrions nous en inspirer dans l'élaboration d'une stratégie générale de contrôle des émissions des véhicules automobiles, en adoptant des normes plus rigoureuses concernant les systèmes d'échappement des automobiles. L'intégration des progrès réalisés en ce qui concerne les technologies de contrôle des émissions et les carburants nous aidera à réaliser ces normes.

Nous ne pouvons évidemment pas espérer réaliser ces normes sans le genre de mesures prises contre le MMT dans le projet de loi C-94. Ce projet de loi n'est pas le fruit de l'impatience. Depuis 1985, le gouvernement a attendu vainement que les industries automobile et pétrolière règlent le problème sans qu'il ait à légiférer. L'attente est terminée. Il est maintenant temps d'agir.

[Français]

Le gouvernement n'attendra pas plus longtemps et ne risquera pas de mettre en péril les programmes fédéraux de lutte contre les émissions parce que les deux parties ne peuvent s'entendre. Le gouvernement ne va pas rester là sans intervenir, alors que les fabricants d'automobiles débranchent les systèmes de diagnostic prévus sur les modèles de 1996 ou refusent de les inclure dans la garantie des véhicules du fait des dommages causés par le MMT.

[Traduction]

C'est le moment de prendre une décision. En octobre dernier, la ministre de l'Environnement a demandé instamment aux deux industries de régler volontairement d'ici la fin 1994 la question du MMT au Canada, faute de quoi le gouvernement prendrait des mesures. Ce délai a été ensuite étendu jusqu'à février de cette année de sorte qu'on puisse examiner les propositions de l'industrie de l'automobile et de l'industrie du pétrole. La question du MMT n'est plus un différend industriel. Son issue peut avoir un impact sur le programme que nous sommes en train de mettre en place pour réduire les émissions des véhicules et pourrait à long terme nuire au secteur de l'automobile.

Si l'on réussit à régler la question du MMT, les techniques de pointe utilisées pour la réduction des émissions donneront des résultats optimaux, les Canadiens bénéficieront des mêmes garanties que les Américains et les programmes canadiens de réduction des émissions des véhicules ne s'écarteront pas des programmes américains. Cela veut dire que les Canadiens continueront de bénéficier des avantages qu'offre une flotte nord-américaine harmonisée sur le plan des coûts et de la technologie