

Initiatives ministérielles

Le ministre de l'Environnement du Nouveau-Brunswick, David Wilson, a déclaré: «Il semble y avoir deux points de vue contraires sur la valeur du MMT pour l'environnement. Une étude indépendante serait peut-être nécessaire.»

Au Manitoba, Norman Branson, le sous-ministre de l'Environnement, a dit:

Les effets néfastes ou bénéfiques possibles de l'utilisation du MMT comme additif aux essences sans plomb semblent être une question nécessitant la compréhension d'importantes données techniques. Ce problème doit être réglé d'une manière satisfaisante pour l'environnement et les consommateurs à court et à long terme.

Il serait de loin préférable qu'il soit directement réglé par les entreprises en cause, à savoir les fabricants de voitures et les raffineurs.

On ne peut guère considérer ces déclarations comme un appui à cette initiative de la part des provinces.

Revenons maintenant aux déclarations que font tout le temps les députés d'en face. Je répète que je n'arrive pas à comprendre leur entêtement parce que les preuves sont si clairement et indubitablement contraires à ce prétend le gouvernement à cet égard.

La ministre de l'Environnement a dit:

Certaines entreprises ont précisé qu'au lieu de s'exposer à une hausse des coûts de réparations couvertes par la garantie, elles pourraient débrancher les ordinateurs diagnostiqueurs de bord ou réduire l'étendue de la garantie des véhicules à moins que des mesures ne soient prises pour interdire l'ajout de MMT dans les essences sans plomb vendues au Canada.

Cette affirmation n'est pas fondée. En blâmant le MMT pour les défauts des ordinateurs diagnostiqueurs de bord, les fabricants de voitures ont passé sous silence le fait que l'industrie automobile a éprouvé de graves difficultés techniques à se conformer aux exigences des États-Unis, où le MMT n'est plus utilisé depuis 18 ans. Ce n'est donc pas le MMT qui est à l'origine des défauts de ces ordinateurs de bord. Ces problèmes viennent simplement de ce que la technologie n'est pas encore au point.

La ministre a en outre déclaré: «L'interdiction du MMT garantira que l'équipement le plus moderne utilisé pour réduire la pollution atmosphérique ne risquera pas d'être endommagé par des composantes du carburant.»

Cette déclaration est tirée d'un communiqué d'Environnement Canada paru le 19 mai 1995 et elle n'est tout simplement pas vraie elle non plus. Les fabricants de voitures blâment le MMT pour les problèmes qu'ils éprouvent avec les ordinateurs diagnostiqueurs de bord et se fondent sur les données dont j'ai déjà parlé. Le gouvernement a accepté aveuglément cet argument sans faire d'études lui-même ou, à tout le moins, sans faire d'études indépendantes de l'industrie automobile.

Voici une autre déclaration tirée aussi du communiqué publié par Environnement Canada le 19 mai 1995: «L'industrie automobile est convaincue que le MMT nuit au fonctionnement des dispositifs anti-pollution des véhicules, ainsi qu'aux diagnostiqueurs de bord perfectionnés.» Elle dit encore: «Les constructeurs d'automobiles n'ont pas pu démontrer de façon probante que le MMT avait des effets négatifs et n'ont pas révélé leurs problèmes de certification de leur deuxième génération de dia-

gnostiqueurs de bord aux États-Unis, où la majeure partie de l'information sur les ordinateurs de bord de l'Association des fabricants de véhicules à moteur a été rejetée tant par l'agence de protection de l'environnement que par la cour d'appel.»

Avant la fin de l'année, le MMT sera de nouveau utilisé aux États-Unis, ce qui signifie que, si nous voulons harmoniser la composition de l'essence dans les deux pays, ce que souhaite le ministre de l'Industrie, nous devrions y laisser le MMT.

Lorsqu'on se donne la peine d'examiner les données—et cela ne semble pas très important dans le débat actuel—, on ne trouve tout simplement aucun élément de preuve provenant d'une source indépendante pour établir que le MMT est à l'origine des problèmes mentionnés.

• (1025)

Il est très important que nous prenions un peu de recul, que nous examinions à nouveau les études indépendantes et que nous en commandions de nouvelles d'ici à ce que le produit soit à nouveau autorisé aux États-Unis afin de vérifier ce qu'il en est au juste. C'est là une position raisonnable qui s'appuie sur les preuves dont nous disposons.

Mme Pierrette Ringuette—Maltais (Madawaska—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je voudrais dire au député d'Athabasca que, lorsqu'il cite les paroles du ministre de l'Environnement du Nouveau-Brunswick, il devrait au moins s'efforcer de ne pas faire d'erreur en disant son nom.

[Français]

Le gouvernement fédéral a fait un pas décisif pour protéger l'environnement, les emplois, les consommateurs et pour maintenir le Canada à la fine pointe de la technologie automobile.

[Traduction]

Le projet de loi C-94 interdit l'importation et le commerce interprovincial du MMT, un additif à base de manganèse fabriqué aux États-Unis. Le projet de loi proposé, qui sera connu sous le nom de Loi sur les additifs à base de manganèse, entrera en vigueur soixante jours après avoir reçu la sanction royale.

[Français]

Le Canada est le seul pays au monde où le MMT est utilisé dans l'essence sans plomb. Les États-Unis l'ont banni en 1978 de leur essence sans plomb; la Bulgarie et l'Argentine sont les seuls autres pays manifestant quelque intérêt pour son utilisation. Pourquoi le MMT n'est-il pas utilisé par davantage de pays? Parce que le MMT entrave le fonctionnement du dispositif antipollution que l'on trouve dans les voitures et les camions d'aujourd'hui.

Environnement Canada a reçu et examiné maintes études sur les effets du MMT sur cet équipement. Je suis d'accord avec Ford, Chrysler, General Motors, Toyota, Honda, Subaru, Nissan, Mazda, Mercedes, BMW, Volkswagen, Volvo, Saab, Lada, Jaguar, Land Rover et Hyundai qui s'entendent tous pour dire que le MMT entrave le fonctionnement des systèmes perfectionnés de diagnostic incorporés appelés systèmes OBD où se trouve le dispositif antipollution du véhicule.