

Initiatives parlementaires

● (1450)

Environ 70 p. 100 des véhicules que possède le gouvernement fédéral ou ses organismes roulent moins que la distance critique du point de vue de la rentabilité du remplacement. Il convient donc de faire marche arrière et, au lieu de remplacer le carburant, de décider plutôt de fabriquer des véhicules munis de moteurs fonctionnant soit au carburant de remplacement soit à deux carburants.

Encore une fois, l'impossibilité de prédire l'avenir avec exactitude n'arrange pas les choses. Il pourrait arriver, par suite d'une catastrophe écologique ou économique ou pour quelque autre raison indépendante de notre volonté, que l'on ne dispose plus de certains types de carburants en quantité suffisante. Comme le député d'Edmonton-Sud-Ouest vient de le dire, il est déjà arrivé que des véhicules conçus pour utiliser un type donné de carburant aient dû être remisés, faute de carburant. Il serait donc sage d'envisager la bicarburant, non seulement en raison de la disponibilité du carburant, mais aussi au cas où l'on manquerait de carburant pour se rendre à la station-service qui vend le carburant de remplacement en question.

Un grand nombre de véhicules sont dotés d'un système de carburant mixte. Je n'ai jamais conduit un tel véhicule, mais j'ai déjà voyagé à bord d'un véhicule qui avait une commande sur le tableau de bord. Le moteur fonctionne au propane jusqu'à ce que le réservoir se vide et, s'il ne peut pas faire le plein de propane tout de suite, le conducteur n'a qu'à régler la commande pour que le véhicule recommence à rouler à l'essence, le carburant qu'il était conçu pour consommer au départ. Il y a un facteur coût là-dedans. Les véhicules capables de fonctionner à deux carburants coûtent plus cher, que cette caractéristique soit incorporée au moment de la fabrication ou de la conversion.

L'autre chose dont il faut tenir compte du point de vue économique est de savoir quel pourcentage du coût accapare le coût réellement engagé pour produire le carburant et les taxes. Nous ne sommes pas sans savoir que, d'un bout à l'autre du pays, les provinces et, dans tous les cas, le gouvernement fédéral, prélèvent des taxes sur les carburants. L'augmentation que le gouvernement a eu l'audace d'imposer dans son dernier budget a d'ailleurs fait un peu de bruit. Une augmentation de 1,5 p. 100 le litre, ça n'a l'air de rien, sauf que bien des Canadiens ne se rendent pas compte que ce chiffre est trompeur. La nouvelle taxe est en fait de 1,605c. le litre, puisqu'il faut aussi payer la TPS. Rien ne rend le gouvernement plus heureux que de taxer une taxe.

Les taxes applicables au propane, au gaz naturel comprimé et à ce qu'on appelle communément la gazoline varient. Ce n'est un secret pour personne que, si le propane constituait une solution rentable, du moins en Alberta, c'était tout simplement parce que le gouvernement ne le taxait pas. Du point de vue du coût de fabrication ou de raffinage, les deux types de carburants étaient comparables. C'est la taxe qui faisait la différence.

Nous devrions peut-être seulement changer la structure fiscale de façon à donner à un carburant reconnu comme moins nuisible à l'environnement un léger avantage par rapport aux autres. Là encore, je recommanderais la prudence, car, ce faisant, nous perturberions les forces du marché. Ce qu'il conviendrait de faire, c'est de fixer des normes de rendement, pas des normes

relatives aux méthodes. Autrement dit, peu importe comment on arrive au but fixé, ou plutôt ce qui importe, c'est que le but écologique fixé soit atteint.

Il me vient à l'esprit des cas précis où les autorités gouvernementales avaient cherché à encourager le respect de l'environnement. Je me souviens entre autres de la taxe de \$100 sur la climatisation. C'était vraiment une très mauvaise idée, car beaucoup de véhicules qui avaient une efficacité énergétique supérieure avaient la climatisation.

● (1455)

Je voudrais simplement exhorter le gouvernement à y penser à deux fois avant d'adopter des projets de loi aussi coercitifs, mais à la fois dont les objectifs ne sont pas clairement établis.

M. Jim Abbott (Kootenay-Est, Réf.): Monsieur le Président, selon le vieil adage des libéraux: «Si ça bouge, on réglemente. Si ça ne bouge pas, on taxe.» Il me semble que ce projet de loi en est une autre illustration. Je reconnais qu'il a tout de même été présenté au départ à l'autre endroit où tout est calme. Nous l'avons parcouru en nous demandant ce qu'il fallait en faire. Puis, les libéraux ont décidé de le reprendre à leur compte, et c'est alors que nous avons constaté qu'il était conforme au principe: «Si ça bouge, on réglemente.»

À l'heure actuelle, un des principaux problèmes que nous avons au Canada, qu'il soit question de ce projet de loi ou de toute autre mesure, est cette éternelle et constante ingérence de tous les paliers de gouvernement dans toutes les questions imaginables. S'il est question d'interaction entre des personnes, il faut la réglementer. Il faut tout redresser en légiférant. Si l'interaction entre des personnes a trait au commerce, nous devons la réglementer à fond.

À quoi servent les gestionnaires de parcs automobiles? Pourquoi y a-t-il des ministères et des sociétés d'État qui s'occupent de telles choses? Quelle est leur fonction? Si leur travail n'est pas de gérer, de prendre des décisions judicieuses strictement fondées sur l'économie ou sur une combinaison de l'économie et de l'environnement, ou encore sur l'environnement seulement, qu'est-ce qu'ils font? Si le gouvernement, dans sa volonté de toujours intervenir partout, dans nos vies, dans nos portefeuilles et dans les poches de tous les Canadiens... Ça prend du culot!

En effectuant une recherche en prévision du débat, j'ai parcouru une analyse comparative des carburants de remplacement pour véhicules automobiles, que publie Clean Fuels Consulting Inc., entreprise établie à Toronto, qui a des succursales aux États-Unis. À la page 5, le document traite directement de ma question: À quoi servent les gestionnaires de parcs automobiles? Pourquoi existent-ils? Ne possèdent-ils pas un certain niveau de compétence? Je ne prétends pas en avoir moi-même. Je me suis donc renseigné.

J'ai appris, par exemple, que les carburants à haute teneur d'alcool provoquaient des difficultés lors d'un démarrage à froid, parce qu'ils ne se volatilisent pas facilement. Le problème n'existe pas avec le gaz naturel ou propane comprimé, qui est déjà en phase vapeur. Toutefois, la température d'inflammation et le délai d'allumage sont élevés pour ces gaz, ce qui peut entraîner des difficultés lors d'un démarrage à froid.