

Si ces normes d'émission ne contribuent pas à faire en sorte que les moteurs à essence ne constituent plus une importante source de contamination de l'environnement, nous refuserons d'appuyer les dispositions du bill.

L'article 3 est une autre disposition qui nous paraît inacceptable. A l'occasion de l'étude en comité du bill C-48, l'opposition s'est plainte amèrement que la loi ne définissait ni les objectifs ni les moyens par lesquels nous allions atteindre cet état de perfection, cette politique énergétique nationale, se contentant de faire confiance au ministre. En somme c'est permettre de gouverner par voie de règlements. Malheureusement, la loi qu'on nous propose aujourd'hui prévoit ce même type de gouvernement par voie de règlements, de décisions ministérielles. C'est sûrement un des aspects choquants du projet de loi.

Pour ce qui est des normes de consommation des voitures que le cabinet pourra fixer par voie de règlements, il existe une contradiction par rapport à la pratique passée. L'avant-projet du bill C-107 nous apprend que l'objectif à atteindre est d'environ 8.6 litres par 100 kilomètres en 1985, et, pourtant, en octobre dernier, le ministère des Transports annonçait que l'objectif souhaitable était de 8.6 litres par 100 kilomètres en 1982.

Encore une fois, le gouvernement renonce à un engagement à propos d'économie de carburant et prévoit plutôt d'adopter des règlements qui relèveront essentiellement d'une décision ministérielle. Notre parti refuse donc d'appuyer le projet de loi parce que nous en avons assez de ce genre de mesure, de cette réglementation, de cette façon de légiférer par voie de règlements, de la discrétion ministérielle dont on use pour arrêter une politique et fixer le moment de sa mise en application et cela n'est certes pas acceptable. Le gouvernement a multiplié les échecs pour ce qui est de décider combien de temps il lui faut pour se fixer des objectifs et les atteindre dans l'intérêt de la population.

Chaque fois, le gouvernement a pris le parti des compagnies pétrolières et des grosses sociétés au détriment des consommateurs et des petites entreprises. C'est devenu une habitude. Tout cela, parce que le gouvernement a peur et qu'il manque de détermination. C'est pour cela que nous en sommes rendus là aujourd'hui. D'autres députés l'ont dit avant moi; ce ne sont ni les conservateurs, ni les néo-démocrates qui sont responsables du chaos dans le secteur énergétique et de l'absence de politique en matière d'économies des ressources pétrolières. C'est le gouvernement libéral qui est absolument incapable de prendre des décisions dans ce domaine.

Il y a une autre disposition du projet de loi qui est inacceptable. C'est l'article 5, qui accorde trois ans aux compagnies automobiles pour se conformer aux nouvelles normes. C'est une disposition certes regrettable, mais qui n'est probablement pas la plus révoltante du projet de loi. Si nous voulons en effet obliger les fabricants de voitures à respecter des normes de consommation de carburant, et si nous voulons obtenir la collaboration des sociétés canadiennes et des bureaux de recherche, il faut leur accorder un certain délai. Le gouvernement devrait dire clairement ce à quoi il s'attend des travaux de recherche pendant ce délai et définir exactement les besoins de la population. Cela me semble une démarche raisonnable et juste. Cela montrerait que le gouvernement est résolu à parvenir à ses fins.

Normes de consommation de carburant—Loi

Ainsi, les bureaux d'ingénieurs sauraient ce que l'on attend d'eux. Ils sauraient aussi où ils s'en vont et pourraient se mettre à la tâche. Seulement, si on hésite, si on fait preuve d'indécision, si on se veut trop coulant, on se retrouve avec le produit le plus rentable qui soit et qui rapporte un maximum de profits. Mais on a détourné le gouvernement de son objectif d'économies de carburant au nom du profit. Nous serions d'accord pour accorder la période de grâce de trois ans à condition que le gouvernement soit déterminé à faire appliquer des normes de consommation de carburant et à mettre en place un programme plus efficace d'économie de carburant automobile. C'est précisément parce que l'article 5 est trop flou que nous voterons contre le projet de loi.

En ce qui concerne maintenant les peines encourues en cas d'infraction à la loi, le ministre a déclaré ici-même que la loi ne serait pas promulguée et que l'on n'appliquerait pas l'article concernant justement les peines. C'est amusant de noter que le ministre a déclaré que l'on allait laisser cela de côté pour quelque temps et tâcher d'amener les Canadiens à se conformer volontairement aux normes d'économie de carburant. En réalité, monsieur l'Orateur, le gouvernement ne sera plus là quand viendra le temps d'appliquer cette disposition. Il ne sera plus là non plus pour voir les résultats positifs ou négatifs de son projet de loi.

• (1930)

Il faut que ceux qui en seront chargés aient suffisamment de temps devant eux. Si nous songeons à établir des normes, il faut le faire maintenant. Nous devons préciser aux entreprises qui feront de la recherche industrielle sur la consommation de carburant ce que nous comptons faire d'ici trois ou cinq ans.

En ce qui concerne l'article 11 et l'amende prévue si les normes ne sont pas ou sont mal respectées, malheureusement, cet article est plein d'échappatoires. Comme l'a dit le député conservateur qui m'a précédé, aucune entreprise canadienne ne sera jamais condamnée. Aucune compagnie d'Amérique du Nord ne sera reconnue coupable d'infraction à cette disposition parce que, premièrement, je doute que le parti libéral reste assez longtemps au pouvoir pour constater les résultats de cette mesure, deuxièmement, les libéraux n'ont pas l'intention de la promulguer et, troisièmement, même si elle l'est, elle contient tellement d'échappatoires qu'une compagnie trouverait toutes sortes de moyens pour éviter la condamnation.

Je suppose que ce bill n'est pas entièrement mauvais. Apparemment, il cherche à jouer sur la consommation de carburant pour influencer ou du moins protéger les entreprises qui produisent au maximum un millier d'automobiles par an. Elles seront exemptées de certaines dispositions de cette loi. Cela semble raisonnable et cela tient compte du fait que le Canada a une certaine industrie automobile. Certaines entreprises canadiennes fabriquent du matériel spécial, des camions et d'autres véhicules. Outre la protection et les encouragements qu'en retire l'industrie canadienne, les exigences relatives à la consommation pourraient également favoriser l'emploi et le développement. Contrairement à ce qu'a dit le député qui m'a précédé, cela pourrait permettre davantage aux Canadiens de jouer un rôle dans l'industrie automobile surtout dans ce secteur de spécialisation.