

Messieurs

Fennell	McCuish	Reid
Fretz	McDermid	(St. Catharines)
Fulton	McGrath	Robinson
Greenaway	McMillan	(Burnaby)
Gurbin	Miller	Sargeant
Halliday	Mitchell	Schellenberger
Hargrave	(M ^{me})	Scott
Hawkes	Mitges	(Hamilton-Wentworth)
Heap	Munro	Scott
Hees	(Esquimalt-Saanich)	(Victoria-Haliburton)
Howie	Murphy	Skelly
Huntington	Neil	Stevens
Jarvis	Nickerson	Taylor
Kempling	Nielsen	Towers
Kristiansen	Nowlan	Waddell
La Salle	Oberle	Wenman
Lewis	Orlikow	Wilson
Mazankowski	Parker	Wise—67.
McCain	Patterson	

[Français]

Mme le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2^e fois, est renvoyé au comité permanent de la législation énergétique.)

* * *

● (1810)

[Traduction]

LA LOI SUR LES NORMES DE CONSOMMATION DE CARBURANT DES VÉHICULES AUTOMOBILES

MESURE MODIFICATIVE

L'hon. Marc Lalonde (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources) propose: Que le bill C-107 sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent de la législation énergétique.

—Monsieur l'Orateur, en présentant le projet de loi actuellement à l'étude, le gouvernement tient une promesse qu'il a faite depuis longtemps aux Canadiens; il s'était en effet engagé à s'attaquer au problème de la consommation élevée de carburant des véhicules automobiles. On a promis de présenter ce projet de loi, la loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles, en 1976. Depuis lors, les députés le savent, le gouvernement a instauré un programme non obligatoire pendant que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources préparait et fignolait le projet de loi. Pendant ce temps-là, nous nous sommes inspirés d'un modèle américain que nous n'avons pas suivi servilement.

Dans le Programme énergétique national, vu que les transports absorbent plus de pétrole que n'importe quel autre secteur, on avait estimé que des efforts de conservation contribueraient beaucoup à ralentir la demande. Selon les normes mondiales, le Canada gaspille du carburant. Par conséquent, il faut un programme efficace de consommation. C'est ce qu'on dit dans le passage suivant du Programme énergétique national:

Au Canada, les normes ne sont pas obligatoires. Il est cependant de plus en plus évident que les automobiles construites d'après les normes américaines ne répondent pas nécessairement aux conditions d'utilisation au Canada, où le climat est plus froid, et ne tiennent pas compte du rapport entre les catégories de carburants, les produits de base et les besoins de carburant des véhicules dans

Normes de consommation de carburant—Loi

notre pays. Dans le cadre d'une politique générale d'économie et des combustibles liquides, le Canada élaborera ses propres normes.

Ce bill s'attaque à un problème qui cause constamment des maux de tête aux partisans de l'économie de l'énergie. Nous savons tous l'amour déréglé qu'éprouvent les Nord Américains à l'égard de leur voiture et jusqu'à quel point cette passion est généralisée. Pour les Canadiens, l'automobile est bien autre chose qu'une fantaisie ou un caprice. C'est pour eux une nécessité, d'autant plus que notre population se trouve dispersée sur de très longues distances.

On a déjà beaucoup fait. Il faudrait être aveugle pour ne pas se rendre compte que les voitures aujourd'hui sont plus petites et moins puissantes que déjà. Pourtant, le problème ne saurait se régler aussi facilement. Il faut faire comprendre aux gens qu'il existe des carburants de remplacement et qu'ils auraient avantage à appuyer moins lourdement sur l'accélérateur et à attendre pour utiliser leur voiture d'en avoir vraiment besoin. Il faudrait leur faire comprendre également qu'ils auraient avantage à choisir leur voiture en fonction de leurs besoins et de leurs moyens.

Ce bill permettra au gouvernement de diffuser ces renseignements et d'offrir aux Canadiens des choix aussi attrayants que possible.

J'aimerais fournir quelques chiffres, monsieur l'Orateur, de façon que les députés puissent vraiment se rendre compte des progrès accomplis. Nous avons calculé qu'en 1978, les nouvelles voitures vendues au Canada consommaient en moyenne 11.5 litres aux 100 kilomètres. L'année dernière, cette moyenne était tombée à 9.5 litres au 100 kilomètres, et cette année elle ne devrait plus être que de 8.5 litres au 100 kilomètres. Le progrès accompli est encourageant, mais il est loin d'être suffisant. Il nous faut faire bien plus que ce que nous avons réussi jusqu'ici avec ce programme de restrictions volontaires pour réduire notre consommation d'essence. Pourquoi? Eh bien, parce que la consommation d'essence au Canada a atteint l'année dernière la quantité stupéfiante de 225 millions de barils.

● (1820)

Il ne me semble guère nécessaire de rappeler aux députés toute l'importance de cette mesure pour notre programme énergétique. Le PEN témoigne de nos efforts pour augmenter nos réserves et favoriser l'économie de l'énergie. Le projet de loi à l'étude permet de mettre en œuvre encore une nouvelle méthode de réduire les importations et de conserver aussi longtemps que possible les ressources pétrolières à notre disposition. Le secteur des transports consomme des quantités effrayantes de carburant. En 1980, on comptait sur les routes du Canada près de sept millions de voitures. Celles-ci ont consommé entre 18 et 19 milliards de litres d'essence sur une distance d'approximativement 112 milliards de kilomètres. Dans ces données, on n'a pas tenu compte des camions ou des véhicules d'usage commercial.