

Normes de consommation de carburant—Loi

C'est la conclusion à laquelle on arrive inévitablement quand on prend le temps d'examiner cette question. Si l'on cherche à réduire la consommation d'essence des voitures, il ne faut pas se contenter de considérer la moyenne industrielle obligatoire, mais il faut examiner par quoi cette réglementation s'est soldée au Canada, puisque nous avons rendu la construction d'automobiles dans notre pays plus longue, plus coûteuse et plus assujettie à la surveillance du gouvernement.

J'ai dit que je ne parlerais pas longtemps. Je n'ai donc pas l'intention d'en dire beaucoup plus. Je vais conclure sur ceci. J'espère que le ministre dit vrai quand il affirme qu'il n'a pas l'intention d'imposer des normes minimales obligatoires. Je crains malheureusement que ce ne soit pas le cas. J'invite tous les députés à se demander s'il n'y a pas de meilleure manière d'améliorer le rendement de nos voitures et de diminuer leur consommation d'essence.

Compte tenu des excès auxquels s'est livré le gouvernement en matière de réglementation au cours des 15 dernières années, nous devrions essayer de trouver de meilleurs moyens d'atteindre notre objectif que d'envisager une telle solution. De façon générale, il faut se dire que la réglementation est utile et importante quand elle est dans l'intérêt du public. A titre d'exemple, personne à la Chambre ne contesterait la nécessité de réglementer la sécurité des automobiles. Personne ne voudrait qu'on revienne sur le principe voulant qu'il soit interdit de vendre, dans notre pays, des voitures qui sont dangereuses à conduire. Mais s'il est prouvé qu'il est plus coûteux qu'il ne faut de réaliser, dans la meilleur des cas, une amélioration sur le plan écologique et que pour cela on emploie l'énergie de façon inefficace, je me propose de demander qu'on révisé la réglementation, notamment en ce qui concerne la limitation des émissions si nous voulons traiter sérieusement la question sur laquelle, d'après le ministre, ce bill porte. Ces mesures font perdre des emplois, coûtent plus cher et nous obligent à consommer davantage de pétrole sans que cela apporte semble-t-il, d'avantages significatifs. C'est uniquement pour cette raison que je suis intervenu ce soir. J'espère et souhaite profondément que nous aurons la sagesse de tenir compte de ce qui a été fait aux États-Unis l'année dernière dans ce domaine.

M. Ray Skelly (Comox-Powell River): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots au sujet du bill à l'étude.

Nous devons essayer de mettre sur pied un programme efficace pour inciter l'industrie automobile à fabriquer des véhicules à faible consommation d'essence. Comme le ministre l'a signalé, l'industrie du transport consomme une très grande partie de l'énergie que nous produisons nous-mêmes au Canada ou que nous importons. Toute économie dans ce secteur, qui consomme une quantité maximum d'un produit très important, serait certainement utile.

Malheureusement, quand on examine le bill, on constate qu'il a le même défaut que l'ensemble du programme énergétique. D'une manière générale, les objectifs visés sont valables puisqu'ils consistent à favoriser l'économie d'énergie par des moyens très rationnels. Pourtant, si l'on examine les dispositions contenues dans le bill, on constate que le programme n'est pas très efficace. En réalité, le gouvernement ne tient pas ses engagements concernant l'économie d'énergie et les sources

de remplacement. Le bill contient certaines échappatoires qui permettront aux constructeurs de ne pas appliquer ce que le public canadien considère comme des normes acceptables et souhaitables, en l'occurrence pour économiser les combustibles liquides. Le député qui a parlé avant moi a dit que c'était un objectif extrêmement important. Malheureusement, lui-même et son parti se trompent à bien des points de vue s'ils pensent que le marché à lui seul peut nous indiquer la bonne façon d'économiser l'énergie. Il a également tort de croire que le secteur mettra au point le produit qui se révélera convenable pour l'intérêt à long terme des Canadiens. En l'absence d'orientation, d'encouragement ou d'exemple, le marché offrira aux consommateurs probablement le produit le moins coûteux qui rapportera le plus aux producteurs. Ce produit ne correspondra pas nécessairement aux besoins des Canadiens. Malheureusement, bien qu'on y reconnaisse la nécessité d'économiser l'énergie en imposant des normes de consommation plus strictes, on n'a pas prévu dans le projet de loi de mécanisme permettant de demander des comptes à ces sociétés.

● (1920)

Nous avons l'intention de voter contre cette mesure. Ces normes de consommation sont insuffisantes et elles ne sont pas claires; en outre, elles sont loin d'être progressives et efficaces. De plus, un programme de restriction volontaire n'offre aucun intérêt; ces normes de consommation, le gouvernement a l'intention de les imposer de gré ou de force au secteur.

Un des députés qui m'a précédé a touché le cœur du problème quand il a dit que le secteur de l'automobile était représentatif de l'Amérique du Nord, et non pas du Canada. Les Américains feront en sorte de mettre au point des voitures avec lesquelles ils pourront affronter une concurrence très forte. Dans le passé, le secteur de l'automobile, de concert avec d'autres entreprises à orientation nord-américaine, a vilipendé le gouvernement du Canada lorsque celui-ci a cherché à le convaincre de gré ou de force sans mettre en œuvre des mesures de restrictions efficaces. Ainsi, je ne crois pas que le gouvernement ait l'intention d'aller jusqu'au bout. Nous avons certainement là un autre exemple de la flagornerie des libéraux. Bien entendu, nous souscrivons à l'établissement de normes de consommation de carburant—d'ailleurs je crois que tous les partis sans exception y ont souscrit.

Là encore, comme l'a expliqué le ministre, il faut prévoir des systèmes de conversion qui permettront de remplacer l'essence par du gas propane et d'autres carburants de remplacement. Ces programmes ne sont certainement pas définitifs et ils ne nous apparaissent pas suffisamment sérieux en ce moment.

De nouveau nous n'approuvons pas l'orateur précédent en ce qui concerne un autre aspect du bill, à savoir, le contrôle des émissions. C'est ainsi que dans le rapport du sous-comité sur les pluies acides, on indique que les normes d'émission canadiennes devraient être abaissées et rendues conformes aux normes adoptées par les États-Unis. Les normes américaines actuelles de un gramme au mille pour les émissions de protoxyde d'azote ne se comparent pas avec les normes canadiennes qui tolèrent trois grammes au mille.