

Supposons pendant un instant que l'on soit convaincu qu'il est dans le meilleur intérêt des fabricants d'automobiles eux-mêmes de construire une voiture à faible consommation de carburant. Il est dans leur propre intérêt de garder les voitures sur le marché le plus longtemps possible. Supposons encore que les hydrocarbures qui servent à les faire marcher s'épuisent un jour, on peut conclure qu'il est dans leur intérêt de faire en sorte que nous en fassions une utilisation optimale pendant longtemps. Si l'on accepte aussi le principe selon lequel le consommateur est conscient de la situation et qu'il achète donc des voitures offrant plus d'avantages sur le plan de la consommation de carburant, il n'est pas nécessaire d'appliquer des normes de consommation minimale. Il suffit de laisser jouer les lois du marché.

Nous devrions chercher des moyens d'améliorer le taux de consommation d'essence des automobiles sans avoir recours à une réglementation encombrante qui ne peut que représenter un lourd fardeau et une intrusion supplémentaire de l'État dans la vie des citoyens. Si l'on examine les propositions auxquelles on a donné force de loi depuis 25 ans, on s'aperçoit que c'est à cause d'elles que les voitures donnent un rendement de 25 p. 100 inférieur à celui qu'elles devraient donner. Je le répète, j'estime qu'il est possible d'alléger ces normes sans nuire au marché, comme le démontrent des études qui commencent maintenant à paraître aux États-Unis. Si nous optons pour cette voie, n'est-il pas raisonnable—en fait, éminemment raisonnable—d'étudier ce qui se fait dans ce domaine afin d'atteindre le but que, selon le ministre, le gouvernement cherche à atteindre, soit une utilisation optimale de l'essence.

De même, il faut tenir compte du prix de la conception, de la fabrication et de l'installation dans les voitures actuelles du matériel qu'il a fallu adopter extrêmement rapidement, afin de se conformer aux normes anti-pollution. A l'heure actuelle, les voitures coûtent de \$1,500 à \$2,000 de plus que ce que coûtent une automobile qui consommerait 25 p. 100 de moins de carburant et ne ferait aucun tort à l'environnement. L'augmentation imputable aux normes anti-pollution est de cet ordre. On commence à se rendre compte que si l'industrie automobile connaît des difficultés en Amérique du Nord, ce n'est pas simplement parce que les Japonais construisent des voitures de manière plus efficace parce qu'ils ont commencé plus tard. Ce n'est pas simplement parce que les fabricants américains et canadiens, dans toutes les usines de montage automobile, ont besoin de se moderniser et de changer leur outillage et qu'ils doivent avoir le temps de le faire dans un milieu concurrentiel. Il devient de plus en plus manifeste que si l'industrie est en difficulté, c'est de la faute du gouvernement, qui a imposé des règlements préparés à la hâte pour lutter contre la pollution. Manifestement, ceux qui les ont rédigés ne sont pas disposés à l'admettre, ce qui se comprend. Après tout, si l'on est responsable de l'entrée en vigueur du règlement sur le contrôle des émissions, on devrait se rendre compte des résultats qui en découlent. On se rend compte, par exemple, que les normes anti-pollution ont été adoptées exclusivement à l'égard des automobiles et des camions, qui ne représentaient que 40 p. 100 du secteur des transports, pour ce qui est de la consommation de carburant. Nous devrions tenir compte de tous les autres véhicules qui polluent l'atmosphère en consommant de l'essence. Cela peut paraître incroyable, mais il y a également les tondeuses à essence, les motoneiges et le grand nombre de

Normes de consommation de carburant—Loi

machines qui marchent à l'essence et qui ne sont pas assujetties aux normes. Si l'on examine les statistiques, on se rend compte que si l'on supprimait toutes les normes anti-pollution la quantité d'oxydes d'azote déversée dans l'air n'augmenterait que de un millième de 1 p. 100, selon des estimations tout à fait sûres.

• (1910)

Il n'est donc pas difficile de comprendre pourquoi le parti démocrate qui a voté en 1968 la législation en vigueur à l'heure actuelle aux États-Unis a été remplacé par une autre administration avant d'admettre que cette législation n'avait pas les effets qu'on voulait lui prêter en matière d'assainissement de l'environnement. De même, ce sera difficile pour le parti au pouvoir depuis 15 ans au Canada d'admettre que la législation dans ce domaine n'a pas eu les effets escomptés.

Lorsque nous étudierons de plus près cette question au cours des trois ou quatre prochaines années, nous devons trouver des moyens de réduire la consommation de nos automobiles—ce qui est souhaitable—et de conserver les emplois des Canadiens—objectif tout aussi valable. Il faut bien comprendre que nous disons aux consommateurs canadiens que, quel que soit leur lieu de résidence, Flin Flon ou Saint-Jean, ils doivent payer leur voiture \$1,500 ou \$2,000 de plus. On essaie de régler un problème qui n'existe pas, sinon dans les grands centres urbains.

La seule ville touchée par cette situation est Toronto. Nous devons réaliser que jusqu'à 84 p. 100 des oxydes et des sulfures que nous trouvons dans la région de Toronto proviennent des centrales électriques installées de l'autre côté du lac. Les consommateurs canadiens de toutes les régions devront donc payer \$2,000 de plus pour acheter un moteur dont l'efficacité est réduite de 25 p. 100, tout cela pour nous éviter, à mes électeurs de Toronto et à moi quelques petits désagréments. La question mérite examen. Nous finirons par comprendre, du moins je l'espère, que le meilleur moyen, si l'on se fie aux données que nous avons en main à l'heure actuelle, de faire ce que le ministre préconise dans ce bill, soit l'amélioration de l'efficacité des automobiles et la baisse de la consommation, ne consiste pas à établir des quotas, à élaborer d'autres règlements ou à établir d'autres normes obligatoires de consommation.

A ce propos, je dirais que nous aurons soit des normes adoptées par règlement avec l'accord des fabricants, auquel cas nous n'avons pas besoin de législation, ou si l'on se fie aux antécédents de ce gouvernement en matière de réglementation au cours des 15 dernières années, des bureaucrates d'Ottawa seront chargés de nous inventer de toutes pièces des normes que les fabricants savent inapplicables, auquel cas nous les leur imposerons, si j'en crois le ministre.

Nous allons finir par perturber complètement une industrie, mais enfin pourquoi? J'ai calculé que, sur une base annuelle, la différence ne représentera peut-être que 0.2 ou 0.5 litre pour 100 milles parcourus. C'est peut-être le genre de différence que l'on obtiendra par l'application des moyennes obligatoires pour les parcs d'automobiles. Ces perturbations coûteront très cher en emplois. En ce qui concerne la limitation des émissions, nous n'avons pas obtenu de résultats très probants, mais nous avons contribué à la suppression de nombreux emplois.