

*Normes de consommation de carburant—Loi*

Ainsi, le ministre a déclaré que sa proposition avait notamment l'avantage de permettre aux fabricants de planifier dix années à l'avance, étant donné qu'ils connaîtront les normes. Les dirigeants de ce secteur ont vraiment besoin d'un répit de dix ans pour mettre au point de nouvelles machines et pour se préparer à faire face à la concurrence; bien peu de gens avaient prévu il y a dix ans ce que serait la conjoncture actuelle. Comment les directeurs de sociétés pourraient-ils planifier avec certitude dix années à l'avance quand le ministre leur annonce que les solutions qu'ils proposeront ne seront acceptables que si elles se conforment aux normes, mais que dans le cas contraire, ils risquent de se voir imposer de nouvelles normes. Je ne vois rien là qui soit de nature à rassurer ces hommes d'affaires et à les encourager à investir.

Il faut aussi se rappeler que tandis que nous semblons nous diriger vers une réglementation beaucoup plus contraignante, notre principal partenaire commercial en Amérique du Nord à l'intelligence d'opter pour une plus grande déréglementation de l'industrie automobile et de la fabrication. Je reviendrai sur cette question, parce qu'elle se rapporte à un domaine où il serait possible de faire de grandes économies et qui pourtant n'a pas été suffisamment exploré à la Chambre. Il s'agit des dispositifs anti-pollution.

Je me contenterai de dire pour le moment que je ne peux franchement pas croire qu'il faille imposer des normes pour obliger les Canadiens à acheter des automobiles plus sobres. Je doute que la menace de normes obligatoires n'ait d'autre effet que de créer une plus grande incertitude à un moment où l'industrie automobile a plus que jamais besoin d'être rassurée sur son avenir. De deux choses l'une: ou le ministre est sérieux quand il parle d'obligations ou de possibilités d'obligations—ce qui a tout lieu de m'inquiéter—ou il ne présente ce projet de loi que pour honorer la promesse qu'il avait faite en 1976. Dans ce cas-là, mon collègue de Brampton-Georgetown (M. McDermid) avait raison de dire que la mesure n'est que de la poudre aux yeux. Le ministre a eu raison de reconnaître qu'il serait utile d'informer les consommateurs. Cela ne fait aucun doute. Il faut toutefois se demander si une loi rigoureuse est nécessaire pour créer l'information sur le carburant et les normes de consommation. Je dis que non et que, pour ne considérer que cet aspect, il est évident que les normes existantes et les chiffres qui sont établis aux États-Unis ne peuvent pas s'appliquer au Canada. Ces normes ne sont pas conçues pour des climats froids. Le ministre a parfaitement raison. Il est indiscutable que nous devrions établir des normes en fonction des climats froids et des réalités canadiennes et que ces renseignements devraient être mis à la disposition des Canadiens. Tout ce qui peut aider les consommateurs à connaître la vérité leur profitera forcément ainsi qu'à nous tous. Toutefois, j'estime que l'on n'a pas besoin d'un grand nombre de mesures législatives visant à imposer des normes pour fournir ces renseignements. En fin de compte, tout ce que le gouvernement fédéral doit faire, puisque c'est l'un des principaux acheteurs de véhicules du pays, c'est, à titre de client, s'informer de la quantité de carburant que consomment toutes les automobiles en vente sur le marché, et ensuite de publier ces chiffres. C'est tout ce qu'il faut pour renseigner les consommateurs. Il n'est pas nécessaire de fixer des normes de consommation de carburant.

• (1900)

Permettez-moi de passer maintenant à une question qui me tient à cœur. Depuis l'élection du président Reagan, les Américains commencent à comprendre qu'il serait avantageux sur le plan économique de réglementer l'émission des gaz d'échappement. C'est là un sujet auquel les Canadiens préfèrent ne pas s'attarder, mais comme il est lié à la consommation de l'essence, je crois utile de le soulever ici. Petit à petit, ces dernières années, les Canadiens ont acquis la conviction que l'air était beaucoup plus pur du fait que des normes anti-pollution ont été imposées à la fabrication des voitures nord-américaines surtout à l'instigation des Américains. Je le croyais moi aussi jusqu'à ce que je commence à faire des recherches sur la question, encouragé par plusieurs de mes commettants et un monsieur qui m'avait écrit une longue lettre sur le sujet. Je supposais que nous devions cet air plus pur à ces normes anti-pollution qui ont conduit à l'usage de l'essence sans plomb et de dispositifs comme le convertisseur catalytique que les Canadiens connaissent bien. J'ai commencé à me demander si c'était bien le cas—et, à mon avis, cette question nous intéresse directement dans l'étude en cours—quand, grâce à mes recherches, j'ai découvert que par un simple relâchement des normes du contrôle des émissions d'oxydes d'azote, on estime pouvoir réduire la consommation d'essence des voitures de 18 à 40 p. 100.

Ainsi, le ministre a mentionné, citant ses notes, qu'au Canada la consommation moyenne d'essence est tombée de dix litres et demi les 100 kilomètres en 1978 à huit litres et demi en 1980. Quand on réfléchit à cette économie de consommation de 2 litres, on constate que cette économie est inférieure à la perte de rendement attribuable aux dispositifs dont on a équipé les voitures pour répondre aux normes anti-pollution. Elle est inférieure. En d'autres termes, on constate aujourd'hui que, d'une part, le gouvernement impose des normes anti-pollution, en principe pour le bien-être des Canadiens, qui provoquent une hausse de la consommation de carburant; d'autre part, pour que les voitures réduisent leur consommation et obtiennent un meilleur kilométrage au litre, le gouvernement exige de fabriquer de meilleures voitures qui permettent l'économie de consommation d'essence que nous connaissions avant que ne soient imposées les normes anti-pollution. Si on constatait effectivement une amélioration sensible de la qualité de l'air, on pourrait peut-être trouver quelque mérite à cette politique.

Je tiens à dire à la Chambre et au ministre qu'il est temps de reconnaître, comme l'ont fait les Américains, que nous sommes peut-être allés trop loin, avec les meilleures intentions du monde, dans notre lutte contre la pollution. On a effectué un grand nombre d'études dans ce domaine, et je n'ai pas l'intention d'en parler bien longuement ce soir. Toutefois, j'ai pris ce soir la parole dans l'espoir de pouvoir persuader le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Lalonde) et le ministre des Transports (M. Pepin) qu'il convient d'examiner cette question, étant donné leur désir avoué de réaliser une économie de la consommation. Ayant reconnu qu'ils ne peuvent pas ordonner ce soir un meilleur kilométrage au litre sans bouleverser l'industrie automobile, peut-être cela pourrait-il se faire dans les deux ou trois prochaines années.