

difficultés par les temps qui courent. Les mises à pied se comptent par milliers dans la fabrication des pièces et aussi dans celle des voitures. Et aussi les milliers de mises à pied dans les industries secondaires directement liées à l'industrie automobile, surtout en Ontario et au Québec. Le gouvernement profère une nouvelle menace. Il indique aux entreprises ce qu'elles doivent faire et comment s'y prendre, sinon, il leur promet une amende de un million et des peines de prison de cinq ans.

En fait, je trouve assez intéressant un des articles du projet de loi. Je veux parler de l'article aux termes duquel le ministre peut exiger qu'on mette à sa disposition un véhicule ou une pièce de véhicule automobile dans le but de les démonter pour en étudier le fonctionnement. Le bill n'exige nulle part que le ministre remonte le véhicule. Est-ce un cadeau que se fait offrir le ministre? Doit-il rendre le véhicule après qu'il en a terminé? Comment cet article s'applique-t-il? Lorsque j'ai lu cet article du projet de loi, je n'ai pu m'empêcher de sourire en imaginant le ministre en train de démonter une automobile derrière les édifices du Parlement pour en étudier le fonctionnement. Je serais étonné qu'il sache où mettre l'essence dans sa voiture, car il n'a jamais eu à le faire.

Pour conclure ma brève intervention au sujet du bill, j'aimerais parler de la réalité de la situation. Car en réalité, le ministre ne fait rien du tout, et le bill ne vient en rien modifier ni améliorer la politique énergétique vraiment canadienne dont le ministre parle si fièrement. Quand on se reporte aux promesses électorales de 1974 et au discours du trône de 1976, on constate que le gouvernement veut donner l'illusion qu'il fait quelque chose dans le cadre de sa politique énergétique nationale, mais il ne change rien en réalité. Les normes imposées par Transports Canada à l'industrie automobile sont en réalité dénuées de sens. Pour être juste envers Transports Canada, disons qu'il lui faut confronter ses données avec les normes américaines, ce qui est tout à fait normal.

• (1850)

Lorsque le bill sera renvoyé en comité, j'espère que le ministre pourra nous expliquer comment il se fait que nous appliquons des critères distincts alors que le marché de l'automobile est un marché nord-américain. Il y a bien d'autres façons pour le ministre d'assurer une utilisation maximale du carburant. Par exemple, la réduction de la limite de vitesse aux États-Unis a eu un effet marqué sur le niveau de consommation là-bas. Il y a encore certaines provinces—oui, je sais que cela relève de la compétence provinciale, je ne suis pas né de la dernière pluie, mais je suis content de constater que le ministre écoute mon intervention—où la limite de vitesse permise est encore de 70 milles à l'heure. Je sais que le ministre ne s'entend pas très bien avec ses homologues provinciaux, mais il pourrait peut-être servir de sa personnalité joviale et de sa bonhomie pour les convaincre de réduire les limites de vitesse en vigueur chez eux.

Enfin, le bill ne semble pas accomplir ce que le gouvernement en attend. Je crois qu'une fois que le comité en aura discuté et que les Canadiens prendront connaissance du contenu de cette mesure—les fabricants d'automobiles ignorent encore son existence—they se rendront compte que rien n'a changé. Pourquoi faire perdre à la Chambre un temps précieux en présentant ce projet de loi? En fait, c'est une manœuvre du

Normes de consommation de carburant—Loi

ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour se concilier l'opinion mais qui en fait n'a rien à voir avec la législation énergétique et ne devrait pas faire partie du programme énergétique national parce que c'est du bidon.

M. John Bosley (Don Valley-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais vous signaler tout d'abord, à l'instar de mon collègue, que je n'ai pas l'intention de parler longuement du bill C-107. Toutefois, je voudrais faire quelques remarques.

Tout comme mon collègue, je me demande pourquoi le gouvernement souhaite établir de nouveaux règlements. Il semble vouloir établir de nouveaux règlements à un moment où l'industrie automobile est aux prises avec un chômage général. Je voudrais vous parler brièvement de ce problème qui me préoccupe, car, à mon avis, c'est un aspect important de la question.

Tout d'abord, je voudrais relever une remarque du ministre qui me semble extrêmement valable pour les consommateurs canadiens. A mon avis, c'est une question primordiale qui a trait à notre capacité d'acheter les produits que nous fabriquons afin de fournir des emplois aux Canadiens. On semble croire que les Canadiens ont besoin de normes de consommation de carburant dans leurs intérêts bien compris. De l'avis du ministre—que je trouve raisonnable—si nous réussissons à persuader les Canadiens d'acheter des voitures qui consomment moins de carburant, le pays s'en portera mieux. C'est évident, il me semble. Il m'apparaît tout aussi évident que c'est ainsi que se sont comportés les consommateurs canadiens, sachant, comme nous tous, que le prix du pétrole et de ses dérivés allait augmenter par suite des efforts délibérés du gouvernement en ce sens. N'essayons pas pour l'instant de prévoir jusqu'où il va aller. En somme, les Canadiens savent que le gouvernement va faire monter les prix et aussi que le pétrole se fera de plus en plus rare.

Comme l'a signalé le ministre, les Canadiens se sont mis volontairement à acheter des automobiles qui consomment moins d'essence. Par conséquent, on peut se demander si de nouveaux règlements à cet effet s'imposent. Le ministre le croit, mais ce n'est pas mon avis. Les Canadiens sont assez intelligents pour se procurer des voitures particulières plus économiques. Il faut donc nous demander si nous avons besoin du bâton auquel pensait le ministre quand il a dit connaître une méthode moins subtile pour inciter les fabricants d'automobiles à produire des voitures qui ont un meilleur rapport kilométrique. Avec le chômage que nous subissons dans le secteur manufacturier et l'industrie des pièces automobiles, avec la compression du marché mondial de l'automobile, avec la réduction prochaine du nombre d'emplois à l'échelle mondiale dans un marché fortement concurrentiel, je crois bien que le gouvernement n'a pas besoin de brandir le bâton. Ses directives ne feraient qu'exacerber le problème déjà aigu que connaît l'industrie canadienne de l'automobile.

Je tiens à le signaler, même si j'ai reçu une formation d'écologiste et même si je me soucie de l'usage que l'on fait du pétrole. J'estime qu'au comité il faudra demander au ministre pourquoi—puisque, comme il le prétend, les fabricants respectent de plein gré les normes—le gouvernement se croit obligé encore une fois d'intervenir sur le marché.