

*Normes de consommation de carburant—Loi*

d'essence. Il serait cependant plus simple de suivre l'exemple du Service de protection de l'environnement et de collaborer avec cet organisme et les deux autres échelons de gouvernement. Ce serait beaucoup plus logique que d'adopter ce bill bidon et de dire: «Nous allons adopter cette mesure, mais nous l'appliquerons uniquement si l'industrie automobile ne se conduit pas comme il faut». J'imagine que c'est une espèce de chantage.

Nous savons que le marché de l'automobile au Canada est trop petit pour que nous imposions nos volontés à l'industrie américaine. Par le passé, nous avons volontairement établi des normes identiques à celles des États-Unis. Rien de plus logique. Le bill sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles perpétue le mythe auquel croit le gouvernement fédéral, sauf qu'un nouvel élément entre en jeu. Nous nous rappelons tous l'ancien ministre de l'énergie, M. Alastair Gillespie. Il prétendait qu'il existait des normes alors que c'était faux. Le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Lalonde) veut maintenant faire adopter une mesure pour imposer des normes, mais il affirme qu'il ne peut pas vraiment faire respecter cette mesure. Le bill ne sera pas promulgué. Rien n'a changé. Le ministre veut simplement donner l'impression qu'il prend des mesures énergiques et qu'il obligera l'industrie automobile à les respecter.

Le ministre a dit que si l'industrie n'appliquait pas volontairement les normes, il imposerait des normes obligatoires et promulguerait le bill. Pourtant, le bill autorise le gouvernement à fixer des normes de consommation de carburant que l'industrie devra respecter. Le bill ne parle pas du tout de normes volontaires. En réalité, il n'y a que deux moyens qui permettraient au gouvernement de faire respecter des normes volontaires dans le cadre du bill à l'étude. Le premier serait d'établir un règlement pour fixer les normes. Le deuxième, d'en exempter tous les membres de l'industrie. Un troisième serait peut-être de ne pas fixer de normes du tout. Rien n'a vraiment changé depuis l'époque de M. Gillespie. Tout cela n'est que de la frime. Le ministre essaie d'impressionner les Canadiens en prenant certaines mesures, mais il n'y a rien de changé. Le ministre tente de tirer de l'industrie automobile des renseignements qu'il n'a pu obtenir auparavant. Est-ce parce que cette industrie ne voulait pas les divulguer. Je ne sais pas très bien pourquoi il le fait.

● (1840)

Si nous jetons un coup d'œil sur la mesure législative américaine, nous constatons qu'en 1973, l'Agence de protection de l'Environnement a lancé un programme prévoyant l'indication, à titre facultatif, de la consommation de carburant. En 1975, elle a apporté des modifications à sa loi de l'information sur les véhicules à moteur; celle-ci stipulait expressément les économies de carburant à atteindre pour tous les manufacturiers d'automobiles de 1978 à 1980 et en 1985. Des objectifs précis ont été fixés pour les manufacturiers. Les normes prévues pour 1981 à 1984 pouvaient être établies par le secrétaire. Elle stipulait en outre comment les étiquettes indiquant la consommation devaient être fixées aux automobiles et que l'AEP devait en fait publier un ouvrage énumérant toutes les cotes d'efficacité, publication devant être disponible chez tous les marchands d'automobiles pour le bénéfice des consommateurs.

Le programme de vérification de l'efficacité est un autre aspect du programme de vérification des gaz émis par les automobiles. Il est intéressant de remarquer que les Américains ont mené leur programme de vérification en Californie. Le ministre a laissé entendre que leurs normes ne sont peut-être pas réalistes dans un climat comme le nôtre. Il a raison, c'est vrai, mais il doit se rappeler que dans certaines régions des États-Unis, le climat est aussi rigoureux que le nôtre. Les deux gouvernements doivent collaborer dans l'établissement de ces normes, comme aussi dans les essais, car nous avons désespérément besoin de recherche et de développement au Canada.

Pour atteindre les objectifs dont le ministre nous a parlé, les Américains et les Canadiens doivent s'entraider. Après tout, il s'agit du marché de l'automobile nord-américain et pas seulement canadien. Comme nous l'a signalé le ministre, les essais ne sont peut-être pas très réalistes mais, à mon avis, nous devrions pouvoir résoudre le problème avec les Américains et les fabricants. En fait, le bill à l'étude est inutile, car il n'accomplit rien: il n'a pas grand mordant. Oh, je sais qu'il prévoit une amende de 1 million de dollars ou cinq ans de prison, mais je serais curieux de savoir qui purgerait la peine si la loi, telle qu'établie par le ministre, était violée.

Il n'est pas question de changer quoi que ce soit. Le bill n'est que de l'esbroufe. Comme il le fait souvent, le gouvernement se sert d'un gourdin pour essayer de réaliser des objectifs qu'il s'est déjà fixés. En fait, l'industrie automobile s'achemine progressivement vers ces normes de consommation. Par exemple, les normes actuelles exigent que les nouvelles voitures ne consomment pas plus de 10.7 litres aux 100 kilomètres en 1981, ce qui, pour le bénéfice du député de Don Valley-Ouest (M. Bosley) équivaut à 26.4 milles au gallon, et pour 1985 on prévoit d'atteindre 8.6 litres aux 100 kilomètres, soit 33 milles au gallon. Comme le ministre l'a dit, les compagnies peuvent améliorer elles-mêmes ces normes. Je crois que beaucoup le font déjà, et pour un certain nombre de raisons. D'abord, la concurrence. Pendant trop longtemps, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont leurré le public. Ils avaient fixé des prix artificiels pour l'essence, de sorte que les Nord-Américains pouvaient conduire de grosses voitures. Et l'industrie nord-américaine continuait de fabriquer ces grosses voitures parce que les gouvernements incitaient le public à croire qu'il pouvait continuer de conduire de grosses voitures puisque le prix de l'essence resterait bas. Maintenant que la concurrence est vive et que les prix ont augmenté, l'industrie automobile s'efforce de concurrencer les voitures beaucoup moins voraces que nous importons. Elles s'efforcent de diminuer la consommation de carburant de leurs voitures.

Le ministre a parlé d'établir des règlements pour inciter les gens à économiser l'essence, et pourtant, son propre ministère se félicite de la façon dont la consommation a diminué dernièrement. Tout le monde sait pourquoi. C'est que tous les niveaux de gouvernement participent à la curée fiscale, ce qui fait grimper le prix de l'essence, les prix élevés incitant les gens à conduire moins qu'auparavant. C'en est fini des randonnées du dimanche qui aboutissaient à la campagne. Comme les gens n'ont plus les moyens de se les permettre, la consommation d'essence a diminué considérablement.

Le ministre a dit aussi que le gouvernement comptait sur les restrictions volontaires et que la loi ne sera pas proclamée à moins que l'industrie ne l'y oblige. C'est un autre coup bas porté à l'industrie automobile qui éprouve toutes sortes de