

moyens pas trop subtils d'encourager les constructeurs automobiles à chercher des carburants de remplacement.

Je répète que ce projet de loi est axé sur la nécessité de réduire la consommation de carburant, compte tenu de la montée des prix et de l'incertitude croissante des approvisionnements. Il est évident qu'une solution consisterait à utiliser d'autres carburants. Les députés se souviendront que le gouvernement a déjà pris des mesures. Dans le cadre du programme de subventions aux véhicules fonctionnant au propane, nous avons offert une prime de \$400 à ceux qui transforment leurs véhicules agricoles ou commerciaux au propane ou qui achètent de ces véhicules neufs. L'objectif est de 100,000 véhicules à propane d'ici à 1985. Depuis le lancement du programme en juin dernier, nous avons reçu environ 2,500 demandes de prime. Jusqu'ici, 3,650 véhicules environ ont été agréés comme admissibles à la prime de \$400. Cela représente une économie d'environ 955 barils par jour de pétrole que ces véhicules consommeraient en essence. Le programme a déjà versé \$1,460,800. Si le gaz propane peut être intéressant pour les automobilistes, ce n'est pas seulement à cause de notre programme de subventions. Son prix est nettement inférieur à celui de l'essence.

• (1830)

Nous avons également offert des subventions aux personnes prêtes à transformer leurs véhicules pour qu'ils consomment du gaz naturel comprimé et à nous aider à démontrer, en roulant sur les routes canadiennes, les avantages qu'offre ce carburant. Nous offrons des subventions de \$600 à ceux qui désirent faire transformer leur véhicule et qui s'engagent à nous faire part des économies de carburant qu'ils réalisent.

Le gouvernement a promis de maintenir le prix du gaz naturel en-dessous de celui du pétrole, dans la mesure du possible, et le gaz naturel comprimé présente donc un certain intérêt en raison de la différence de prix. Ce carburant fait déjà rouler 350,000 véhicules dans le monde, mais au Canada notre expérience à cet égard est très limitée et nous ne savons pas trop quel matériel utiliser ni quels résultats nous pouvons espérer. Notre programme n'a démarré qu'en janvier, si bien qu'il est un peu trop tôt pour étudier les statistiques. Néanmoins, nous savons que nous possédons du gaz naturel en abondance et que ce carburant est moins dangereux pour l'environnement que l'essence ou le gaz.

Nous voulons réduire la consommation du carburant servant au transport. Le secteur du transport consomme une trop grande partie de nos approvisionnements limités et nous voulons pouvoir obliger les entreprises de ce secteur à apporter certaines améliorations si nous ne pouvons pas les persuader de le faire. Je suis sûr que cela marchera, car je sais que l'industrie automobile s'intéresse autant que nous à la consommation et à l'autonomie énergétique. Au cas où j'en aurais douté, j'ai rencontré au début de l'année les représentants de la Société des fabricants de véhicules à moteur qui me l'ont confirmé. A l'occasion de cette rencontre, nous avons tous manifesté un grand désir de coopérer.

Comme les autres mesures présentées au Parlement ce printemps, ce bill vise à mettre en œuvre le Programme énergétique national d'octobre 1980. Il est aussi important que les

Normes de consommation de carburant—Loi

autres, et peut-être même davantage, car il cherche à économiser l'énergie. Il s'agit là d'un domaine crucial dans lequel chaque citoyen peut faire beaucoup pour économiser du carburant, retardant ainsi le jour où les puits de pétrole seront à sec.

M. John McDermid (Brampton-Georgetown): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que j'ouvre le débat au nom de l'opposition au sujet du projet de loi C-107, concernant les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. Si j'avais pris au sérieux les observations que vient de faire le ministre, ce serait plutôt désolant. Il a dit qu'il était important d'économiser l'essence et que les Canadiens devaient y aller doucement sur l'accélérateur afin d'économiser à tout prix. Et pourtant, lorsque nous venons à la Chambre pour participer à un ou plusieurs votes, nous pouvons voir alignées à l'extérieur—c'était le cas aujourd'hui à la période des questions—une série de limousines, appartenant toutes à des ministres du cabinet. Tous les moteurs de ces voitures continuent à tourner en attendant que les ministres reviennent du vote ou que la période des questions se termine.

Un soir, j'avais décidé de compter le nombre de limousines dont le moteur tournait. C'est un soir où il y a eu cinq votes, qui ont duré à peu près une heure. Quatorze limousines se trouvaient à l'extérieur de la Chambre, moteur en marche, pendant tout ce temps. On les faisait chauffer pour ce groupe de privilégiés là-bas.

Le ministre nous dit que nous devons économiser. Là encore, comme pour tout le reste, c'est la politique de deux poids de mesure. Tout le monde devrait se serrer la ceinture, sauf eux. Tout le monde devrait économiser, sauf eux. Si le ministre voulait sérieusement faire quelque chose, il devrait commencer, immédiatement après ce débat, par retourner à son bureau, dicter une note de service à l'intention de tous les membres du cabinet et à tous ceux qui ont une voiture avec chauffeur, en leur donnant l'ordre de couper le moteur lorsque la voiture est à l'arrêt, ce qui économiserait l'énergie. Quatorze voitures dont le moteur tourne pendant une heure à l'extérieur de la Chambre des communes consomment une énorme quantité d'essence. Comment peut-on s'attendre à ce que les Canadiens acceptent ce que préconise le ministre au sujet de l'économie d'énergie, quand de telles aberrations se produisent tous les jours où la Chambre siège?

En 1976, le Canada a mis en œuvre des normes d'application facultative relatives à l'économie de carburant pour automobiles. La même année, le gouvernement a promis de proposer une mesure législative en vue de donner force de loi à ces normes. Ce moment est enfin arrivé, mais il aura fallu six ans pour que le gouvernement tienne sa promesse.

Le gouvernement n'a jamais été obligé d'adopter une loi pour imposer ces normes d'efficacité. Il a pu se contenter des mesures strictes adoptées aux États-Unis. En outre, et c'est encore plus important, comme le ministre le sait maintenant et comme il devrait l'admettre s'il voulait être honnête envers les Canadiens, ce serait vraiment le monde à l'envers si le Canada établissait des règlements sur la consommation d'essence des automobiles parce que notre industrie automobile est nord-américaine et non pas canadienne. Par conséquent, le ministre doit suivre les règlements établis aux États-Unis.

Le bill n'est donc que de la frime. Ce que le ministre devrait faire, c'est dire que l'industrie doit en effet donner la cote de consommation des automobiles au Canada. Cela se fait déjà. Toutes les annonces publicitaires donnent la consommation