

M. Waddell: . . . et ils ont réussi à me trouver pour que je participe à ce débat, ce à quoi je ne vois pas d'objection.

Des voix: Oh, oh!

M. Waddell: Il s'agit d'un débat important et je suis bien d'accord pour parler de ce projet de loi, si on veut bien m'écouter.

Une voix: Vous vous aventurez en terrain glissant.

Une voix: Vous feriez mieux de patiner.

M. Waddell: J'entends dire que je m'aventure en terrain glissant et que je ferais mieux de patiner. J'ai écouté attentivement toutes les observations. Je tiens néanmoins à dire certaines choses . . .

M. Boudria: C'est cela, il vous suffit de parler doctement.

M. Waddell: . . . au sujet de cette mesure, car le moment est bien choisi pour la présenter de nouveau à la Chambre étant donné que toute la semaine, nous avons discuté de la hausse du prix de l'énergie au cours de la période des questions. Je ne puis accepter qu'il faille attendre trois mois pour voir baisser le prix de l'essence dans les stations-service. Cela ne devrait pas être le cas. C'est ce que j'ai essayé de souligner aujourd'hui au cours de la période des questions. Si nous avions un système concurrentiel au lieu d'avoir quatre grandes compagnies qui exercent un quasi-monopole, les consommateurs canadiens verraient les prix baisser. A mon avis, la ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M^{me} Carney), qui a été la vedette du gouvernement et qui a eu toute cette belle publicité, a fini par récolter ce qu'elle a semé étant donné la révolte des automobilistes. Ils en ont assez de payer l'essence aussi cher alors que le prix mondial baisse en chute libre. Et même s'il ne baissait pas tant que cela, au cours des six derniers mois, il est tombé de \$29 américains le baril à \$26 sans baisser pour autant dans les stations-service. Oublions que le prix du baril de pétrole a fléchi à \$20 aujourd'hui, le prix à la pompe n'est pas descendu. Nous devrions nous demander pourquoi les automobilistes canadiens n'en ont pas profité. Je ne parlerai pas de la caricature de Donato qui dit que cela prend du temps avant d'obtenir des résultats.

M. Boudria: Je vous ai vu le bidon d'essence à la main.

M. Waddell: Je voudrais traiter du projet de loi et des prix de l'essence. Avant de parler de la taxe sur les recettes pétrolières et gazières, je voudrais rappeler aux députés que la ministre a déclaré à la Chambre aujourd'hui, en réponse à une question de mon collègue, le député de Kamloops-Shuswap (M. Riis)—je n'ai pas d'exemplaire du hansard sous la main et je paraphraserai donc ce qu'elle a dit—qu'en Colombie-Britannique, nous constatons que les prix ont augmenté seulement à cause des majorations d'impôt prélevées en raison du déficit.

● (1550)

J'ai deux remarques à faire à ce propos. D'une part, les conservateurs n'avaient pas à augmenter les impôts pour éponger le déficit. Mais ils l'ont fait quand même parce que le gouvernement s'apprête à donner 5.5 milliards de dollars aux pétrolières dans le cadre de cette mesure. Voilà qui explique les hausses fiscales que les automobilistes devront payer. D'autre part, la ministre a tort parce qu'elle n'expose pas les faits tels qu'ils sont. J'ai fait le tour du problème et je sais qu'en Colombie-Britannique l'essence sans plomb se vendait 50 c. le litre en septembre 1984. En janvier 1986, elle était rendue à 56.2 c. le litre. D'où provenait donc cette augmentation? Le leader de

Impôt sur les revenus pétroliers—Loi

l'opposition (M. Turner) fait fausse route lorsqu'il prétend qu'elle est attribuable à la hausse des taxes. Ce n'est pas exact non plus puisque ces taxes n'étaient que de 2.8 c. le litre. D'où provenaient les 3.4 c. supplémentaires? Des pétrolières qui avaient augmenté leurs prix.

Les cours pétroliers tombaient de \$29 à \$26 le baril, en dollars américains, pendant que les prix à la pompe grimpaient. La situation est donc la suivante: Le gouvernement augmente ses taxes sur l'essence et les compagnies en profitent pour relever leurs prix afin de ne pas être en reste. Et tout cela dans un marché en baisse. Comment une telle chose peut-elle se produire, je vous le demande? Tout simplement parce qu'il n'y pas de concurrence. Les huit députés néo-démocrates fédéraux de la Colombie-Britannique ont reçu 1,000 lettres d'automobilistes. Ils en ont assez. Que le gouvernement se le tienne pour dit.

Le projet de loi à l'étude abroge l'impôt sur les revenus pétroliers. Le député bien informé de Calgary-Nord (M. Gagnon) a demandé de quoi il s'agissait au juste. Eh bien, James Laxer a déclaré une fois que cet impôt était l'instrument fiscal le plus efficace que possédait Ottawa pour imposer les pétrolières qui sont passées maîtresses dans l'art de trouver des échappatoires fiscales. Il est appliqué directement aux revenus tirés de la production gazière et pétrolière à la tête des puits. Les conservateurs déploreraient que l'impôt ne tienne pas compte des bénéfiques. Autrement dit, il est drôlement difficile de l'esquiver. Cet impôt a fait vraiment mal aux pétrolières car, pour une fois, elles ont été obligées de payer des impôts. Mes collègues conservateurs répliquent que c'est un impôt unique en son genre. Fort bien, mais les pétrolières ne sont-elles pas des sociétés assez particulières?

Le prix du pétrole est passé de \$3 à \$38 le baril depuis 1973. Voilà des retombées pharamineuses pour ces sociétés qui ont réalisé d'énormes bénéfices. On vient tout juste d'apprendre aujourd'hui qu'Imperial Oil a réalisé des bénéfices de 650 millions de dollars l'an dernier en dépit du Programme énergétique national. Ses bénéfices n'ont jamais cessé d'augmenter sauf pendant un bref intermède au cours de la récession. Imperial Oil a empoché 250 millions de dollars au dernier trimestre de 1985 alors que les automobilistes payaient leur essence toujours plus cher, ce qui n'empêche pas le gouvernement de proposer encore plus d'argent aux pétrolières. Et la ministre qui se demande pourquoi je dis qu'elle est comme un vieux disque rayé qui répète la rengaine de l'Association pétrolière du Canada.

Avec ce projet de loi, le Trésor fédéral va faire cadeau dans les quatre prochaines années aux compagnies pétrolières des recettes que lui aurait normalement rapportées la TRP, c'est-à-dire 2.4 milliards de dollars par an. Vous n'êtes pas obligés de me croire. Je ne suis qu'un petit socialiste de cinq pieds six, pas cinq pieds trois, de Colombie-Britannique. Permettez-moi de vous citer Peters and Company, de Calgary, un cabinet d'analystes énergétiques respectés. Ils prévoient pour 1986 un manque à gagner de 430 millions de dollars pour le Trésor fédéral par suite du projet de loi dont nous discutons. Les pertes s'éleveront à 680 millions de dollars en 1987, et à 1.36 milliard de dollars en 1988. L'année suivante, elles atteindront 2.79 milliards de dollars. Et en 1990 elles auront atteint un total de 5.26 milliards de dollars. Ce projet de loi signifie que