

Le budget—M. Angus

assisté à une baisse d'un cent ou deux le litre du prix de l'essence à la pompe. Qu'a fait le ministre des Finances? Il s'est encore enrichi en puisant encore 0.5 cents dans la poche des Canadiens. Ceux-ci sont pourtant de plus en plus conscients des réalités du secteur pétrolier au Canada. Ainsi, ils savent que les sociétés canadiennes vendent l'essence à des sociétés américaines de 7 à 9 cents moins cher qu'ils le vendent aux stations-service de notre pays. C'est ainsi que les stations-service américaines vendent l'essence de 7 à 9 cents le litre de moins que les stations-service canadiennes, alors que les unes et les autres ne sont parfois distantes que d'un quart de mille. L'essence qui est vendue dans les stations-service américaines à proximité de la frontière canadienne vient du même fournisseur canadien. Des centaines de milliers de Canadiens passent la frontière pour faire le plein, ce qui représente un manque à gagner pour les détaillants canadiens.

La fin de semaine dernière, j'ai distribué des lettres dans les centres d'achats de l'agglomération de Thunder Bay avec des membres de mon association de circonscription. Un certain nombre de lettres ont été envoyées par la poste à Atikokan. Ces lettres exhortent les Canadiens intéressés à répondre par écrit sous forme de pétition. Les lettres ont été expédiées vendredi soir et samedi matin, et elles contenaient une formule à renvoyer. Aujourd'hui, le premier jour où nous pouvions nous attendre à recevoir des réponses par la poste après la fin de semaine, nous avons plus de 85 réponses. La quantité de réponses montre bien que cette question préoccupe beaucoup les Canadiens, surtout ceux de la circonscription de Thunder Bay-Atikokan.

Je voudrais parler un instant d'un réseau qui assure la viabilité de l'agglomération de Thunder Bay, du port de Thunder Bay et de certaines agglomérations de tout l'est du Canada. Il s'agit de la voie maritime du Saint-Laurent. Alors qu'il y a eu un accident malencontreux sur le canal Welland qui est peut-être rattaché ou non à la qualité de l'entretien et à l'intégrité structurelle de l'installation, nous constatons que le gouvernement du Canada réduit le montant des crédits qu'il accorde à l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'entretien. En 1984-1985, il a dépensé 13.5 millions. En 1985-1986, il a dépensé 13.5 millions. Quels sont les projets du gouvernement pour 1986-1987? Il compte dépenser 10.657 millions—soit plus de 2 millions de moins. Comme nous tenons tellement à sauvegarder la prospérité de ces régions, je pensais que le gouvernement aurait prévu de l'argent pour que ces installations, qu'il s'agisse du canal Welland ou de ses autres éléments, puissent continuer à être exploitées. Toutefois, le gouvernement ne semble nullement s'en soucier.

J'espérais que le ministre des Finances tiendrait compte de la nécessité d'instaurer un important programme de reconstruction municipale. J'ai soulevé la question plusieurs fois à la Chambre et les représentants de la Fédération canadienne des maires et des municipalités en ont fait autant lorsqu'ils ont rencontré le ministre des Finances, le ministre de l'Emploi et de l'Immigration (M^{le} MacDonald) et le ministre de l'Environnement (M. McMillan). Il y a deux ans environ, la Fédération s'est livrée à une étude dont les résultats montraient que les municipalités canadiennes se détérioraient rapidement.

Cette étude indiquait également que, pour protéger les installations actuelles il aurait fallu investir 14 milliards dans nos routes, nos ponts, nos égouts et nos canalisations d'eau.

Pour ce qui est des répercussions d'un tel investissement, on a constaté qu'il créerait entre 222,000 et 285,000 emplois. D'autre part, la construction proprement dite créerait entre 84,000 et 91,000 emplois et 42,000 à 73,000 emplois verraient le jour dans le secteur de la fabrication. Ces chiffres montrent bien, selon moi, qu'on peut investir de l'argent pour créer de l'emploi et des services afin de protéger un investissement déjà fait. Le chiffre de 14 milliards a sans doute effrayé le gouvernement.

La Fédération a fait une autre étude. N'oublions pas qu'un tel programme d'immobilisations serait financé à la fois au niveau fédéral, provincial et municipal. Chacun paierait sa part. La Fédération estime que, sur ces 14 milliards, on en récupérerait huit grâce à un accroissement de l'activité économique. Par conséquent, les trois niveaux de gouvernement se partageraient une dépense nette de 6 milliards. N'oublions pas non plus que ces installations demeureraient en place pendant des années.

On s'inquiète souvent du déficit à la Chambre. Les conservateurs voudraient nous faire croire qu'ils cherchent à le résorber pour que nos enfants n'aient pas à le payer. En réalité, si nous n'agissons pas assez rapidement pour rebâtir nos villes, nos enfants devront payer la note. Ils devront payer dix fois plus pour remplacer ces installations.

Je voudrais également parler du recouvrement des frais. Suivant l'exemple de son prédécesseur, le gouvernement s'oriente de plus en plus vers le recouvrement des frais et le paiement des services par les usagers. A cet égard, je demande aux députés de se reporter à la page 2 des *Documents budgétaires* où se trouve le tableau 1. Il s'intitule «Effet brut des mesures de réduction des dépenses prises depuis l'automne 1984». On y trouve des chiffres intéressants. Par exemple, pour les années budgétaires 1985-1986 et 1986-1987, le recouvrement des coûts augmentera de 3 p. 100. Entre 1986-1987, et 1987-1988, il augmentera de 41 p. 100 et de 26 p. 100 entre 1987-1988 et 1990-1991. Cela représente une augmentation de 245 p. 100 dans les sommes à percevoir des usagers. Certains diront qu'il faut payer pour utiliser quelque chose.

Au comité, nous avons examiné le projet de loi C-75, tendant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. L'un de ses principaux éléments est un programme de recouvrement des coûts pour la Garde côtière. Lors de discussions avec l'industrie maritime, nous avons constaté que sur les droits versé par ce secteur au gouvernement, le rendement net est de 48c. par dollar. Autrement dit, le taux d'imposition réel se situe entre 52 et 53 p. 100. Lorsque 10 millions de dollars sont versés en droit, 5.2 millions sont déduits de l'impôt sur le revenu à payer. Le gain net pour le gouvernement du Canada s'élève à 4.8 millions de dollars moins les frais de perception. Cela paraîtra bien dans les livres de la garde côtière où un montant de 10 millions de dollars figurera, mais dans les livres du ministre des Finances, il s'agira d'une perte nette. Je conseille fortement au gouvernement de réviser cette politique car les secteurs comme la voie maritime sont importants pour tout le Canada. Qu'il s'agisse du charbon acheminé depuis la Colombie-Britannique, du grain et de la potasse des Prairies, du minerai de fer des Grands lacs et du Québec ou des produits qui traversent la région de l'Atlantique, une voie maritime profite à tout le monde. Tout le monde en profite si les frais de la Garde côtière et de la voie maritime sont bas.