

Taxe d'accise—Loi

La hausse du prix de l'essence provoquée par ces mesures devrait inciter les automobilistes à conduire d'une façon plus économique. Il ne faut toutefois pas compter uniquement sur le mécanisme des prix. Les ministères fédéraux compétents et l'Office de conservation de l'énergie ont déjà rencontré les fabricants d'automobiles canadiens et leur association. Les entretiens se poursuivent sur les moyens d'améliorer la conception des véhicules vendus au Canada et sur les normes de rendement à établir en vue d'économiser l'essence. L'amélioration de la conduite et des caractéristiques techniques des véhicules peuvent réduire considérablement la consommation. La hausse du prix de l'essence incitera les gens à utiliser les transports en commun, ce qui contribuera à décongestionner nos villes.

Le ministre parle de nos villes, mais que dire des habitants des localités rurales qui ne peuvent pas utiliser de services de transport en commun comme ceux d'Ottawa ou de Toronto? Tous les Canadiens ne vivent pas à Toronto, à Ottawa ou à Montréal, et ils ne peuvent pas tous s'engouffrer dans le métro, prendre deux correspondances et arriver à leur travail. Que propose le ministre à cet égard? A-t-il l'intention de prendre une mesure quelconque pour fournir un service de transport en commun suffisamment efficace à ceux qui vivent, par exemple, dans la région de Nickel Belt, dans le nord de l'Ontario, et dans d'autres régions du Canada? Non, il ne le fera pas. Il parle des citadins, mais il y a bien des gens qui vivent en dehors des villes. En améliorant les services urbains, on accentue la tendance à l'urbanisation, ce qui aggrave encore le problème. Cette raison n'est pas valable.

Le ministre sait très bien que ces hausses de prix ne contribuent pas nécessairement à l'économie; d'ailleurs le bilan des sociétés pétrolières semble prouver le contraire. Si c'était vrai, les gens mangeraient moins lorsque le prix des aliments augmente. Ce n'est certainement pas le cas. Le prix du baril de pétrole, de \$2.90 en 1971, est maintenant de \$6.50; pourtant, en 1971, les raffineurs ont produit 51,581,854 barils et, en 1975, ils en produiront 68,222,687. Ainsi, même si le prix a beaucoup augmenté, il est bien évident que la consommation n'a pas diminué.

De fait, il semble que seuls les riches peuvent se permettre de conduire une automobile parce qu'ils peuvent payer la taxe supplémentaire de 10 cents. J'affirme que la théorie de l'économie de l'énergie n'est qu'une bien mauvaise excuse. Le gouvernement a-t-il mis au point un service de transport en commun efficace pour les petites localités comme celles de ma circonscription? Le gouvernement fournira-t-il des fonds à ces petites localités afin qu'elles puissent mettre sur pied des services de transport en commun? Le ministre n'en a absolument pas parlé. A mon avis, il a mis la charrue avant les bœufs. Il devrait d'abord fournir des fonds aux municipalités afin qu'elles puissent créer des services de transport rapide et économique. Cela fait, on pourra adopter des mesures d'économie réalistes qui ne toucheront pas le plus durement les petites localités.

Quand nous regardons autour de nous, nous voyons qu'au fil des ans, notre pays a été organisé et bâti en fonction de l'automobile. Nous n'avons qu'à regarder l'aménagement des villes pour voir comment cela est arrivé. Nous n'avons qu'à regarder où les centres commerciaux sont établis: ils sont construits en périphérie et ont de vastes terrains de stationnement. Cela tend à favoriser l'usage de l'automobile. Les ciné-parcs sont entrés dans nos mœurs et nous avons maintenant des restaurants, des banques et même des églises ainsi construits à l'intention des automobilistes. En réalité, l'automobile fait maintenant partie de la vie canadienne.

Il me semble que nous avons laissé chez nous l'industrie de l'automobile déterminer nos normes de consommation. Nous l'avons laissée déterminer notre mode de vie et la

santé de tout le continent nord-américain. Et, maintenant, brusquement, le ministre pénalise ceux pour qui la voiture n'est pas un luxe, mais un moyen de transport nécessaire pour aller travailler. J'imagine que la plupart des automobilistes, aujourd'hui, ne conduisent pas surtout pour leur plaisir, mais pour leurs affaires et leur travail.

Il semble aussi que nous ayons encouragé les gens à trouver tout plaisir possible dans l'usage de l'automobile. Bien des gens prennent leur voiture pour se rendre à leur maison d'été et en revenir. L'industrie de la roulotte a gagné beaucoup de popularité ces dernières années. Notre société est mobile et les gens se déplacent. Les travailleurs, ne pouvant s'offrir l'avion, ne l'utilisent pas pendant leurs vacances. Ils voyagent en voiture, traînant derrière eux une petite tente-roulotte. Avec sa taxe élevée, le ministre s'en prend aux loisirs des travailleurs canadiens. Cela ne toucherait certainement pas beaucoup les riches.

● (1640)

L'autre jour, à l'émission *Question Period*, le ministre des Finances (M. Turner) a déclaré qu'il utilisait une voiture du gouvernement pour son travail, mais que pour son usage personnel il avait une familiale, car avec tant d'enfants il ne pouvait utiliser une voiture plus petite. Il gagne un salaire confortable, environ \$60,000 par an. Une familiale fait probablement 15 milles au gallon. Quelle voiture doit avoir le pauvre qui a une aussi grosse famille? Peut-il se contenter de moins qu'une familiale? Le ministre dit qu'il se tire avec une familiale; il veut dire en fait qu'il peut se permettre une familiale. Que doivent donc utiliser, à son avis, les travailleurs de Nickel Belt et d'autres endroits semblables? Doivent-ils se contenter de Volkswagen ou même de bicyclettes?

Avons-nous oublié les élections de 1974 et les promesses des libéraux? Si les députés ne se souviennent pas de ces promesses, je pourrais peut-être les leur rappeler. Le 17 juin 1974, à Toronto, le premier ministre (M. Trudeau) a annoncé l'octroi de 270 millions de dollars pour le programme de transport public. Un gouvernement libéral paierait 100 p. 100 du coût des véhicules de transport public fabriqués au Canada et 50 p. 100 du coût des quais et des stations. Le gouvernement paierait également 25 p. 100 du coût des véhicules de transport urbain fabriqués au Canada. Il encouragerait et aiderait les petites localités à créer de nouveaux systèmes de transport public. Il inciterait l'industrie canadienne à fabriquer des véhicules pour le transport des voyageurs et le gouvernement fédéral financerait les projets témoins pour l'expérimentation des nouveaux systèmes de transport public.

Le 18 juin 1974, le premier ministre a annoncé à Cornwall, en Ontario, qu'un gouvernement libéral déchargerait le Canadien National et le Canadien Pacifique de la responsabilité des services de trains de voyageurs pour la confier à une nouvelle société de la Couronne. Cette société exploiterait des services ferroviaires ultra-rapides dans les régions à haute densité démographique comme le couloir Windsor-Québec, lancerait des trains transcontinentaux de grand luxe et établirait un super service d'autobus entre les villes de moyenne grandeur. Les libéraux ont également promis de créer une société nationale de développement du transport urbain pour promouvoir l'amélioration des politiques de transport urbain.