

*Taxe d'accise—Loi*

un hôpital. Encore à midi, dans l'avion qui nous transportait de Val-d'Or à Ottawa, un malade a dû prendre l'avion pour se rendre à un hôpital mieux équipé pour qu'on lui dispense les soins nécessaires. Or, cette personne devra défrayer elle-même le coût de son billet.

Toutes ces augmentations viennent encore une fois grever le budget des travailleurs canadiens. Dans ce bill C-66, on voit encore une fois que le gouvernement canadien fait fi de ceux qui l'ont reporté au pouvoir, d'une façon majoritaire, en 1974. On s'acharne de plus en plus, et toujours, sur le gagne-petit. Or, pour ces raisons, le mandat que j'ai reçu de mes électeurs est de les protéger, auprès du gouvernement canadien, tenter d'obtenir autant que possible de meilleures lois, mais celle que nous étudions présentement n'est certainement pas une bonne loi pour le travailleur canadien, et j'ai l'obligation de voter là contre.

● (1730)

[Traduction]

**M. William Knowles (Norfolk-Haldimand):** Madame l'Orateur, je suis heureux de participer au débat sur le bill C-66, qui vise à mettre en vigueur certaines propositions budgétaires du ministre des Finances (M. Turner), et plus précisément celles qui ont trait aux modifications de la taxe d'accise. J'appuie entièrement l'amendement proposé par mon chef, qui demande qu'on renvoie l'adoption du bill à six mois. J'y reviendrai dans un moment.

J'aimerais parler surtout de la taxe de 10c. le gallon proposée pour l'essence. Quand il a proposé cette taxe, le ministre a déclaré qu'il avait deux idées en tête. D'abord, il voulait financer la subvention qui permet de maintenir des prix uniformes pour le pétrole dans tout le Canada. Deuxièmement, il voulait favoriser l'économie des produits pétroliers. Nous n'avons rien à redire à son premier objectif. Le ministre doit trouver des fonds supplémentaires pour subventionner le pétrole. Nous avons cependant de sérieuses réserves quant à son deuxième objectif, soit disant encourager les Canadiens à économiser l'essence.

La taxe de 10c. le gallon d'essence rapportera environ 525 millions de dollars au gouvernement. On prévoit que le programme de subvention du pétrole coûtera environ 400 millions de dollars; il y a donc 100 millions de trop. Le gouvernement va réunir trop de fonds. C'est inutile.

Nous doutons fort que la taxe puisse vraiment contribuer à économiser le pétrole. Le ministre espère que moins de gens se serviront de leur automobile pour leurs loisirs. Ceux qui roulent en voiture pour le simple plaisir sont riches, ou bien ils ont un revenu plus élevé que la moyenne et, bien sûr, ils continueront à acheter de l'essence, quel qu'en soit le prix. Une mesure visant à économiser le pétrole n'aura presque aucun effet sur ces personnes. L'autre catégorie de personnes qui se servent beaucoup de leur automobile est celle des banlieusards. Certaines personnes doivent se rendre à leur travail en automobile et elles continueront d'acheter de l'essence, à n'importe quel prix. La mesure visant à économiser le pétrole n'influera aucunement sur ces personnes. Les députés de ce côté-ci de la Chambre estiment qu'on se fait des illusions en croyant que cette mesure permettra d'économiser l'énergie. Je n'ai aucune honte à le répéter. Cette taxe injuste fera beaucoup de tort à certaines personnes.

Nous devons songer à la nature injuste et discriminatoire de cette taxe. Il est manifestement injuste de forcer ceux qui conduisent une automobile à assumer les frais du programme de subvention pour le pétrole. Pour la plupart des gens, l'automobile n'est pas un luxe, mais une néces-

[M. Laprise.]

sité. Il serait certainement plus juste de financer le programme de subvention grâce au fonds du revenu consolidé ou aux impôts généraux.

Si le gouvernement veut économiser, veut effectuer des coupures, il devrait réduire ses propres dépenses inutiles et supprimer certains programmes qu'il a imposés au public.

**M. Stevens:** Bravo!

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Le gouvernement pourrait effectuer des coupures dans plusieurs programmes. Certains projets d'initiative locale sont contestables; le programme Perspectives-Jeunesse est certainement discutable. Et, avant tout, le gouvernement aurait dû réduire le budget d'Information Canada, qui n'est qu'une machine de propagande au service du gouvernement libéral. Il aurait pu réaliser ainsi de grandes économies.

En second lieu, c'est une erreur flagrante d'obliger le travailleur de banlieue à faire les frais de la subvention. Pour ma part, je considère que ce sont les petits salariés qui en souffrent et que cela ne peut qu'accroître les exigences salariales. De toute manière, ce sera l'un des principaux moteurs de l'inflation. On prévoit que l'effet de cette mesure sur l'inflation sera de l'ordre de 2 p. 100. Peu de gens ont accès aux transports en commun. C'est le cas de près de 80 p. 100 des travailleurs canadiens. Le ministre a mentionné l'utilisation des voitures en commun. Il sait certainement que les gens ont déjà recours à ce mode de transport dans la mesure du possible.

Je voudrais maintenant citer des passages de deux lettres et répéter une partie d'une conversation téléphonique, pour souligner les conséquences désastreuses de la nouvelle taxe de 10c. le gallon d'essence.

La première lettre, qui vient de Annie Mae Taylor, de Waterford, en Ontario, dit entre autres:

M. Turner a déclaré à la télévision que le prix de l'essence allait augmenter pour restreindre les déplacements d'agrément. Pour sa gouverne, je lui dirai que 80 p. 100 des travailleurs de chaque ville, village ou hameau, se rendent à leur travail en voiture. Nous ne sommes pas exemptés de la taxe sur l'essence...

Nous sommes fiers et gagnons notre vie en travaillant. Nous ne demandons pas l'assistance sociale. Nous ne conduisons pas pour notre plaisir.

● (1740)

Je cite un passage d'une lettre que J. M. Bryan adressait au rédacteur en chef du *Globe and Mail*, publiée dans l'édition du 28 juin:

M. Turner oublie que toute une génération de Canadiens a, au cours des cinq ou six dernières années, fait l'acquisition d'une maison à des coûts sans précédent pour le terrain, la construction et l'hypothèque. Nombre d'acquéreurs ont été forcés de s'établir dans les localités avoisinantes ou satellites dont bon nombre ne sont pas desservies par aucune sorte de transport en commun.

Mes voisins et moi formons une communauté de 300 familles au sud-ouest d'Ottawa; c'est un exemple typique. Le service de transport en commun le plus rapproché est à 15 milles. Nous n'avons pas le choix, il faut faire la navette par voiture privée, ce qui représente en moyenne 26 milles à l'aller et autant au retour.

En calculant cette course de 350 milles par semaine, la taxe de M. Turner sur l'essence me coûte \$3 par semaine, \$12 par mois et environ \$50 par année.

Qui, en pareilles circonstances, pourrait me blâmer d'essayer de compenser dans mon prochain contrat de travail, cette hausse de ce qu'il m'en coûte pour gagner ma vie?

J'ai eu un long entretien avec M. Jim Lindsay de Port Rowan (Ontario), qui m'a signalé le même problème. Il lui faut parcourir 50 milles pour se rendre au travail et en revenir. Je ne citerai pas de chiffres encore une fois,