

Le ministre veut inciter les gens à employer d'autre moyen de transport que l'automobile. Notre société est tributaire de l'automobile; c'est son moyen de transport principal. Les autres pays qui ont essayé de décourager les gens d'utiliser l'automobile en augmentant le prix de l'essence ont échoué. Ce n'est pas un moyen efficace. Il est vrai que certaines personnes prendront plutôt l'autobus ou le train. Nos réseaux de transport interurbains et urbains sont inappropriés. Le comble de l'histoire, c'est que même si le ministre dit qu'il veut pousser plus de gens à utiliser d'autres modes de transport pour essayer de justifier cette taxe d'accise, il réduit le budget du ministre des Transports. Cela montre l'absurdité du budget et du bill.

Si le ministre tient vraiment à ce que les Canadiens utilisent d'autres moyens de transport que l'automobile et à ce que nous économisions l'énergie, il devrait prévoir des fonds massifs pour le ministère des Transports, afin de financer le transport interurbain et urbain. Le ministère des Transports devrait prévoir des crédits importants au cours des cinq prochaines années pour aider les provinces, les villes et les municipalités. Le budget n'a rien prévu de tel.

En annonçant un projet de politique, le ministre des Transports a parlé, je crois, du couloir Windsor-Québec. Si les ministères des Transports et des Finances avaient agi avec sérieux, ils auraient présenté un budget et des mesures législatives prévoyant des centaines de millions de dollars pour mettre en place un service ferroviaire léger, rapide et confortable reliant la rivière de Détroit, la ville de Québec, ainsi que d'autres régions du Canada à forte densité de population. Mais le budget ne prévoit rien en ce sens. Comment le ministre peut-il s'attendre à ce que la population se montre disposée à emprunter d'autres moyens de transport ou juge que cela vaut la peine, quand ceux-ci coûtent la plupart du temps beaucoup trop cher?

Qu'est-ce que le ministre a vraiment fait pour persuader les gens à ne pas se servir de leur voiture ou à se débarrasser de leur deuxième ou troisième voiture, ou encore à ne pas utiliser leur voiture pour les loisirs ou pour venir au centre-ville? Je croyais que le budget ou des déclarations ou mesures législatives subséquentes auraient renfermé des propositions concernant non seulement une aide massive au transport urbain ou interurbain, mais aussi un système de tarifs et de taux ainsi que l'intégration de divers modes de transport, comme le train, le métro et l'autobus. Je croyais qu'on annoncerait une structure de tarifs qui aurait encouragé les gens à se servir d'autres modes de transport.

● (1630)

Au cours de la campagne électorale de l'année dernière et dans des déclarations antérieures, les porte-parole du parti libéral se sont engagés, s'ils étaient réélus, à établir une société de passagers. On a discrètement relégué aux oubliettes et oublié cette promesse depuis le 8 juillet 1974. Le budget ne renfermait rien et nous n'avons rien su du ministre des Transports au sujet d'une société nationale des passagers. Au cours de la campagne électorale, le premier ministre (M. Trudeau), le ministre des Transports et d'autres ont dit qu'ils prendraient la situation en main ou obligerait le Canadien National, le Canadien Pacifique ou les autres transporteurs publics à offrir un bien meilleur service-voyageurs aux Canadiens. Cette promesse a été oubliée.

On s'était engagé à fournir une aide massive pour les transports interurbain et urbain. Nous n'avons pas vu même un sou. Le ministre des Finances dit que, si nous

Taxe d'accise—Loi

augmentons le prix de l'essence d'encre 20 cents le gallon, les Canadiens seront encouragés à se servir d'autres modes de transport. Toutefois, ces autres modes n'offrent pas un service satisfaisant sous le rapport de la qualité ou de la quantité. Je ne pense pas que le Parlement devrait accepter ce genre d'anomalies et d'absurdités découlant du budget.

Des orateurs de tous les partis ont montré comment le ministre des Finances pourrait trouver les recettes nécessaires d'une façon beaucoup plus juste sans accabler ceux qui sont le moins en mesure de payer. C'est aussrement ce que veulent les députés de tous les partis. Ce ne serait pas la première fois dans l'histoire de notre Parlement ou d'autres qu'un ministre des Finances accepterait les vues des députés de tous les partis et modifiait ou remplaçait une mesure législative. Nous en avons eu un exemple aujourd'hui. Il s'agissait d'une question de privilège, mais sur les instances des députés de tous les côtés à la Chambre l'hiver dernier, le ministre a modifié de façon conséquente ses propositions fiscales.

Il n'y aurait pas de honte pour le ministre, ses conseillers ou le gouvernement à accepter le point de vue non seulement des députés mais aussi du grand public. En fait, ce serait un geste qui les honorerait, et qui montrerait qu'ils sont capables de changer d'avis et de proposer une mesure permettant d'obtenir l'argent dont on a besoin d'une façon différente de celle qui est prévue dans le bill C-66.

L'Association automobile canadienne reconnaît qu'il faut économiser l'énergie. Elle reconnaît qu'il va falloir redoubler d'efforts qualitatifs et quantitatifs en ce qui concerne les autres modes de transport. Ceux-ci devront être facilement accessibles, à des tarifs modiques, à un public beaucoup plus vaste. En fait, cet objectif était précisé dans une proposition adressée à tous les députés. Une telle proposition, en provenance d'une telle source, devrait suffire à convaincre le ministre des Finances et le gouvernement que la méthode proposée dans le bill C-66 n'est pas la bonne méthode à suivre pour rassembler les fonds nécessités par le fonds d'indemnisation pétrolière. J'ai été très déçus depuis hier de voir que mes amis à ma droite avaient une fois de plus cédé.

M. Baldwin: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Cette déclaration est entièrement fausse. Notre parti a présenté 30 orateurs qui, en des discours brefs, précis, incisifs, ont récusé le droit du gouvernement à appliquer une telle taxe, alors que NPD demeurerait en bloc amorphe. Nous attendons maintenant l'étape du comité plénier où nous pourrions critiquer les articles les uns après les autres, comme nous en avons parfaitement le droit.

M. Benjamin: Monsieur l'Orateur, le député de Peace River (M. Baldwin) a eu la bonté de m'aider à passer quelques instants de mon temps de parole. Je considérerai cela comme une nouvelle tentative pour persuader le gouvernement de renoncer à cette loi. Il nous a dit que 30 députés conservateurs avaient participé au débat. Et que sont devenus les 67 autres? Pourquoi n'y a-t-il pas eu 97 discours de l'opposition officielle sur ce bill? Où sont les autres? S'intéressent-ils plus à des parties de pêche ou à des siestes sur leurs pelouses qu'au public de notre nation? Nous avons réussi à prononcer 15 ou 16 discours avec 16 députés néo-démocrates, et je puis assurer à la Chambre et au député de Peace River que nous pourrions en mobiliser d'autres. Toutefois, il reste encore plus de 60 conservateurs qui n'ont pas parlé.