

Les crédits

choisi de ne pas augmenter les droits de coupe. C'est probablement l'un des accords les plus idiots jamais vu.

Pour se débarrasser de la taxe à l'exportation, l'Ontario aurait dû augmenter ses droits de coupe pour l'ensemble de la production de bois de construction de la province. Ces droits n'auraient pas frappé uniquement la part de 25 ou 30 p. 100 du bois destiné à l'exportation, mais toute la production.

Donc, le gouvernement et l'industrie forestière de l'Ontario ont décidé de ne pas hausser les droits de coupe. Il n'y a aucune raison de frapper à nouveau l'ensemble de l'industrie forestière en faisant passer les droits de coupe actuels de 30 millions de dollars à 75 millions. La taxe à l'exportation est donc maintenue. Il en résulte que des collectivités et des scieries, dans des localités comme Thessalon, Nairn Centre, Searchmont, Dubreuilville et Hearst, d'un bout à l'autre du nord de l'Ontario, ne peuvent plus faire ces exportations aux États-Unis parce que ce n'est simplement pas rentable.

Si le gouvernement avait réfléchi, — et il n'a pas pensé à grand-chose quand il a conclu cet accord — il aurait vu qu'entre autres problèmes, les États-Unis, à cette époque-là, avaient beaucoup de mal à concurrencer notre production de bois d'oeuvre. La technologie était plus moderne au Canada. Un des facteurs était un dollar très bas. Vous vous rappelez sans doute qu'à l'arrivée du gouvernement au pouvoir, la valeur du dollar est tombée à environ 69 c., assurément aux alentours de 70 c., et cela a donné un avantage énorme à nos producteurs.

L'Accord de libre-échange a été signé et il y avait, entre autres, une clause cachée et secrète selon laquelle nous augmenterions la valeur du dollar. C'est pourquoi les taux d'intérêt canadiens sont environ 5 p. 100 plus élevés que les taux de prêt américains. Le taux officiel d'es-compte est maintenant d'environ 13 p. 100 dans notre pays alors qu'il est de 8 p. 100 aux États-Unis. Cela faisait partie de l'Accord de libre-échange bien que ce fût une clause secrète. Mais quand les documents seront publiés dans trente ans, on verra clairement qu'il y avait une clause secrète pour faire augmenter les taux d'intérêt et avoir un dollar très élevé.

Ce qui fait que notre industrie du bois d'oeuvre a été doublement pénalisée. Les producteurs doivent payer une taxe à l'exportation de 15 p. 100 et la valeur de leur produit a baissé de 15 p. 100. Ils sont incroyablement désavantagés et, bien sûr, littéralement des dizaines de scieries ont fermé leurs portes, ont été englouties par les industries de pâtes et papiers et ont perdu leur direction locale.

Bien des éléments contribuent au succès du développement régional. Il y a tout d'abord une bonne politique commerciale. Il y a ensuite une bonne politique des transports. Jusqu'à maintenant, le nord de l'Ontario comptait sur VIA Rail et sur le service ferroviaire. Qu'en est-il maintenant? Jusqu'à maintenant, les convois ferroviaires en provenance de Montréal et de Toronto se rendaient dans l'ouest en passant par Sudbury. Il y avait un train qui partait d'Ottawa et qui se rendait dans l'ouest en passant par North Bay et Sudbury.

Ce qui s'est produit depuis que le gouvernement a effectué des coupes dans le budget de VIA Rail est tout simplement incroyable. Ce que le gouvernement a fait est tout à fait incroyable. Il y avait naguère un train qui desservait Sudbury et Thunder Bay et qui s'arrêtait dans les localités comme celle de North Bay; la population desservie atteint presque 400 000 habitants. Depuis que le gouvernement est intervenu, il ne reste plus qu'un train transcanadien qui évite tous les grands centres du nord de l'Ontario. Il voyage trois jours par semaine et s'arrête à Capreol en route pour Winnipeg. Il s'arrête dans des localités de 20 000 ou 30 000 habitants.

Au cours des prochaines années, le gouvernement n'aura aucun mal à démontrer que les Canadiens ne voyagent plus en train. Puisque le train ne voyage plus que trois jours par semaine, pourquoi donc ne pas abolir le service tout à fait? Le député de Kenora—Rainy River était autrefois à l'emploi de l'un des chemins de fer nationaux. C'est pourquoi sa localité et les autres localités du nord de l'Ontario sont bien fâchées et bien inquiètes. Il y a lieu de signaler que deux jours avant d'annoncer la réduction de service de VIA Rail, le gouvernement avait annoncé qu'Air Canada n'assurerait plus la liaison avec Timmins, North Bay, et Sudbury, dans le nord-est de l'Ontario.

Bien des éléments contribuent au développement régional. De toute évidence, le gouvernement entend traiter avec rigueur les régions comme celles du nord de l'Ontario, que ce soit par le biais des subventions, voire même de la politique des transports ou du développement régional.

M. Al Horning (Okanagan—Centre): Monsieur le Président, j'aimerais interroger le député d'Algoma. Quand il parlait des petits ports de plaisance, il a dit que le gouvernement fédéral ne dépensait que 3 millions de dollars en Ontario. Ce n'est pas exact. Je sais qu'il a dépensé 6 millions de dollars en Colombie-Britannique et plus de 6 millions en Ontario. J'aimerais que le député vérifie pour s'assurer qu'il ne s'agit pas de 3 millions de dollars, mais bien de 6 millions.

M. Foster: Madame la Présidente, je suis reconnaissant au député d'avoir abordé cet aspect. Environ 10 p. 100 de tous les petits ports de plaisance en Ontario sont situés dans ma circonscription d'Algoma—Manitoulin. Nous