

Ce genre de mesure est tout à fait rétrograde et va encore réduire le service de transports en commun déjà maigre que nous avons à l'heure actuelle. En fait, les compagnies ferroviaires ont soumis un rapport en décembre dernier, mais le ministère des Transports ne leur en a pas encore accusé réception. Dans ce rapport, les compagnies exposaient les difficultés financières où elles se trouvaient en ce qui concerne les services-voyageurs. Le CN répond au public—il l'a dit aux personnes qui m'ont téléphoné à ce sujet—quand les gens se plaignent de l'insuffisance des services, qu'ils devraient téléphoner à leur député ou écrire au ministère des Transports. Mais ce dernier répète aux compagnies de maintenir le statu quo. Elles ne peuvent même pas le faire.

Le gouvernement prétend que cette taxe constitue une mesure d'économie d'énergie. Elle en est loin. Quand on appartient au gouvernement, il faut une bonne dose de cynisme pour soutenir qu'une taxe d'accise de ce genre va faire économiser l'énergie. Quel est en effet le comportement du gouvernement depuis quelques mois. Nous avons vu récemment qu'il était prêt à réaliser le projet d'aéroport de Pickering. Pourquoi pousse-t-il les gens à emprunter l'avion, quand nous avons énormément besoin de services ferroviaires pour transporter les gens d'une ville à l'autre et à l'intérieur même des villes?

Ma propre ville de Sudbury se trouve au centre d'un groupe de localités de 5,000, 16,000, 10,000 et 3,000 habitants, et les grandes lignes ferroviaires passent par ces petites villes pour pénétrer dans la mienne. A Falconbridge, presque tout le monde est à pied. Ces voies ferrées ne servent pas. Il n'y a pas d'argent pour constituer un réseau de transport en commun qui permettrait à la population des localités périphériques de se rendre à la grande ville. Mais cela n'empêche pas le gouvernement de vouloir consacrer quelque 180 millions au parc de stationnement de l'aérogare n° de Toronto. Est-ce là la nouvelle politique? Est-ce ainsi qu'on va économiser l'énergie? Il a même été prouvé que le transport aérien n'est pas rentable sur des parcours de moins de 500 milles qui ne permettent pas d'amortir le prix du carburant consommé au décollage et à l'atterrissage.

Prenons l'exemple du service ADAC Ottawa-Montréal. En quoi économise-t-il l'énergie? Le CN a mis en service son turbo-train, en janvier, entre Montréal et Ottawa. Qu'est-ce que la direction d'ADAC a fait? Elle a demandé au CN de ne pas faire de publicité pour son service Ottawa-Montréal. Qu'est-ce que le gouvernement a fait? Il a forcé tous ses fonctionnaires, tous ses apparatchniks, à emprunter l'ADAC pour leurs déplacements entre Ottawa et Montréal. Cela cadre mal avec la stratégie globale dont le gouvernement nous parle depuis juillet, depuis qu'il a fait campagne pour la création de transports interurbains efficaces et à prix raisonnable. Dans son dernier rapport consacré aux transports, le ministre affirme qu'il préférerait offrir le transport gratuit par autocar à ceux qui prendraient l'avion; ils pourraient se déplacer gratuitement par autobus et, bien entendu, cela lui plairait.

● (1610)

Mais qui paie les routes, les voies rapides et les terminus d'autobus? Le gouvernement fédéral ne débourse certes rien pour ce mode de transport. De fait, les compagnies ferroviaires ne touchent absolument aucune subvention indirecte pour l'inspection et l'entretien de leurs voies, pour la construction et l'entretien de leurs gares. Le gouvernement ne veut pas que la population se déplace par train, mais qu'elle le fasse par avion, un des moyens les

Taxe d'accise—Loi

plus inefficaces de transporter des gens sur de courtes distances.

J'ignore ce à quoi songe le gouvernement quand il parle de transport, outre ces taxes d'accise iniques proposées dans le présent bill. En Europe et aux États-Unis les gouvernements ne financent pas l'expansion du transport par avion. C'est une chose du passé. Cela est trop coûteux et n'économise pas l'énergie. Ils investissent dans le transport ferroviaire et délaissent les lignes aériennes. Nous, nous incitons les gens à voyager par avion. Nous savons tous qu'Air Canada a perdu 19 millions de dollars l'an passé sur la ligne Toronto-Ottawa-Montréal. On a prouvé qu'il n'était pas rentable de transporter les gens par avion sur des distances inférieures à 500 milles et que tout gouvernement qui le faisait agissait contre tout bon sens.

Le gouvernement dit qu'il souhaite économiser l'énergie, mais cette taxe d'accise ne permettra pas d'atteindre ce but. Il n'existe aucune stratégie, aucune possibilité permettant aux localités moyennes d'obtenir les fonds nécessaires à la construction d'un réseau de transport en commun rapide. Le projet d'aéroport de Pickering est pure folie et ne fera qu'augmenter la densité de population dans une région déjà en plein essor. Mais si l'on construit l'aéroport sur des terres agricoles fertiles, c'est aussi de la folie. Si le gouvernement veut parler d'économie, ses décisions doivent être prises en ce sens. Il me semble que l'on cherche à obliger les sociétés ferroviaires à hausser leurs tarifs pour que les compagnies aériennes puissent augmenter les leurs. Je m'attends à ce que les compagnies aériennes annoncent sous peu une hausse de tarifs.

Ce bill sur la taxe d'accise est aussi inique parce qu'il porte préjudice aux travailleurs canadiens de Nickel Belt et des régions semblables. D'un bout à l'autre du pays, des travailleurs sont en grève en ce moment, et on est en train de négocier des ententes collectives. Le gouvernement actuel utilise la classe ouvrière à ses propres fins. Il cherche à obtenir un consensus des employeurs et des employés. Cette taxe d'accise de 10c. le gallon est-elle de nature à rassurer la classe ouvrière qu'elle devrait repenser ses exigences? Le gouvernement a propagé l'idée reprise par la presse que la demande de hausse de salaire de 71 p. 100 du Syndicat des postiers du Canada est excessive. Mais 71 p. 100 de quoi, monsieur l'Orateur? Il faut se demander ce que sont les salaires sur lesquels seront calculés ces pourcentages.

Dans ma circonscription, les Métallurgistes unis d'Amérique viennent tout juste de signer un nouveau contrat. Au début des négociations, il y a six ou huit mois, rien ne laissait prévoir une taxe d'accise de 10c.; ils ont donc négocié de bonne foi en fonction de la hausse du coût de la vie et de leur production. Ils venaient à peine de signer le contrat qu'on leur a annoncé la taxe de 10c. sur le gallon d'essence.

Je ne puis comprendre pourquoi le gouvernement ne se rend pas compte des conséquences de cette taxe. Il y a chez les ministériels de nombreux députés de ma région qui représentent des circonscriptions semblables à la mienne et qui éprouvent déjà de grandes difficultés à cause de cette taxe d'accise. Les prix que nous devons payer dans le Nord de l'Ontario pour à peu près tous les produits sont différents de ceux que doivent payer les gens des autres régions de l'Ontario. Parce que nous vivons si loin dans le Nord, nous devons payer plus cher la nourriture, le logement et les matériaux de construction. La taxe d'accise nous frappe plus que les autres. Non seulement devons-nous accepter les différences de prix entre notre partie de la province et les autres, mais nous devons encore endurer