

*Taxe d'accise—Loi*

Certains pays, surtout la Russie, ne se sont jamais intéressés à implanter une industrie de l'automobile. Ils ont choisi l'autre solution, celle du transport en commun. Ces pays transportent un très grand nombre de gens par le transport en commun. On pense, par exemple, au Japon, à la Grande-Bretagne et à d'autres pays dotés de moyens modernes de transport rapide.

Ottawa n'est pas comme les autres villes. A part ceux du gouvernement fédéral, les terrains de stationnement sont peu nombreux. Le système de transport en commun est assez bon et on a fait l'essai de certaines innovations intéressantes mais coûteuses en banlieue. Si nous voulons implanter un bon réseau de transport en commun dans d'autres centres, les cabinets fédéral et provinciaux devraient s'unir pour offrir des subventions au transport en commun, partout où c'est possible. On a connu une telle collaboration dans une certaine mesure pour les trains de transport rapide Go dans la région de Toronto. Le gouvernement a doté la région d'Ottawa d'une politique semblable, mais en faisant les choses à l'envers.

Au lieu d'offrir un service d'ADAC entre Ottawa et Montréal, il aurait pu améliorer le service ferroviaire qui aurait desservi plus de gens. Le service d'ADAC est expérimental, mais non rentable, car sa clientèle sera limitée par rapport à celle qui aurait utilisé un système de transport rapide de surface. Le gouvernement a mis à l'essai diverses innovations à Ottawa parce qu'il est l'employeur le plus important de la région et très généreux avec l'argent des impôts. Ottawa a été assez bien traitée par son employeur principal. Le gouvernement a construit gratuitement les grandes routes de la région, surtout les meilleures. Il a versé des subventions au lieu d'impôts fonciers et aidé la ville à se développer.

Ce qui est vrai d'Ottawa ne l'est pas d'autres régions. J'imagine que dans votre localité, madame l'Orateur, peu de gens ont accès aux transports en commun subventionnés et doivent se rendre à leur travail en voiture. Ils conduisent parce que leur voiture les amène à l'endroit de leur choix au moment qui leur convient, ce qui n'est pas le cas des transports publics, et on peut en dire autant de 80 ou 90 p. 100 de toutes nos régions.

Si on impose une taxe de 10c. sur l'essence avant qu'elle n'arrive chez le détaillant, le prix d'achat augmentera de plus de 10c. Il montera de 11, 12 ou 13c., ou quelle que soit la majoration que le distributeur ajoute normalement à la taxe. La majoration du distributeur et du détaillant sera ajoutée à la taxe. Quand l'automobiliste arrivera à la pompe à essence, la taxe ne sera plus de 10c. le gallon. Le député d'en face représente une région où il y a une raffinerie de pétrole. Je suis sûr qu'il conviendra avec moi que le prix de l'essence varie considérablement d'une région à l'autre.

● (1640)

North Bay se trouve à 100 miles au sud de New Liskeard, où j'habite, et Timmins est à 135 miles au nord. Dans ma région l'essence coûte 80c. le gallon, dans certaines autres, elle coûte jusqu'à 20c. de moins.

Si le ministre veut être juste, il fera appel à la société nouvellement créée, Pétro-Canada, pour s'assurer que le prix exigé par les stations-service est équitable pour tous. Si certains doivent payer 10c. de taxe au gallon et d'autres 20c., la taxe est injuste. C'est ce qui arrive d'habitude dans

[M. Peters.]

les régions où les emplois sont rares, l'automobile devient une nécessité absolue car il faut parcourir de longues distances pour des raisons utilitaires ou pour se rendre à son lieu de travail.

Dans ma région, beaucoup de gens parcourent 150 milles par jour. Bien des gens qui travaillent à Toronto doivent parcourir 80 ou 90 milles par jour parce qu'ils ne peuvent se payer un logement à Toronto. Un de mes fils réside à Alliston et travaille à Toronto, soit 50 milles de chez lui. Il doit donc parcourir 100 milles par jour pour aller à son travail et en revenir. Comment lui en coûtera-t-il de plus maintenant pour garder son emploi?

Je suppose que le ministre des Finances dira que ce n'est pas pour une question d'argent qu'il impose cette taxe, mais pour favoriser l'économie et uniformiser le prix de l'essence au Canada. Cependant, cette taxe ne permettra pas de réaliser cet objectif. Elle assurera des recettes mais pas d'uniformité. C'est une taxe très injuste. Elle aggrave la disparité et l'inégalité.

La plupart des députés s'intéressent de près à la distribution et à la conservation de l'énergie. Ils seraient beaucoup plus satisfaits si l'on avait adopté les recommandations présentées à la conférence des premiers ministres et il y a quelques mois, surtout celle du premier ministre de la Saskatchewan. Il proposait une augmentation dont les recettes seraient réservées à la mise en valeur de nouvelles sources et à l'accroissement de la productivité de l'industrie. Il recommandait que le gouvernement fasse sa part et s'assure que les recettes soient bien utilisées à cette fin.

Hier, on a affirmé que si l'on consacrait à la mise en valeur les dividendes en réserve, c'est-à-dire les sommes imposables que les sociétés retiennent pour diverses raisons, il ne serait pas nécessaire de parler de socialisme et de nécessité de la participation gouvernementale. C'est ce qui s'est passé pendant des années. Il suffisait aux entreprises de forer quatre ou cinq puits pour trouver un bon producteur et faire beaucoup d'argent. Elles pouvaient amortir leurs pertes. Les affaires étaient bonnes. Il y a cependant des années qu'il n'y a pas eu de mise en valeur d'importance au Canada à l'exception de celle des sables bitumineux. On a foré dans l'Arctique où il y a beaucoup de gaz. La production commerciale de pétrole dans l'Arctique est cependant très limitée. Il n'est certainement pas question d'y construire une raffinerie dans un avenir prévisible. On doute que le volume de pétrole de l'Arctique soit suffisant pour jouer un rôle important au cours des 20 ou 30 prochaines années.

Toute taxe universelle peut donner lieu à des abus, mais lorsqu'on exonère les travailleurs autonomes, les entreprises commerciales et autres qui utilisent de l'essence pour leurs affaires, on est très injuste à l'égard de ceux qui sont contraints d'utiliser leur voiture par la nécessité et non pas par le goût du luxe.

Les mines ont été fermées un peu partout dans le nord de l'Ontario. Les habitants de ces localités ont préféré demeurer sur place. Leurs enfants avaient grandi, ils étaient très satisfaits de leur vie communautaire et les équipements sociaux étaient payés depuis longtemps. Il leur a fallu trouver du travail ailleurs. Et pour cela, ils doivent parcourir de longues distances en voiture. Disons plus exactement que la législation ontarienne a interdit de construire à proximité des mines nouvelles, afin de forcer les travailleurs à demeurer dans les villes existantes.