

Article 21 du Règlement

L'IMPÔT SUR LE REVENU

LES BÉNÉFICIAIRES DE L'EXEMPTION D'IMPÔT SUR LES GAINS EN CAPITAL

M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert): Monsieur le Président, hier l'enquête fiscale menée par le Nouveau parti démocratique a révélé que depuis que le gouvernement a éliminé presque complètement l'impôt sur les gains en capital en 1985, les principaux bénéficiaires sont ceux qui gagnent plus de 50 000 \$ et qui représentent 1 p. 100 des contribuables. Cinquante-sept p. 100 d'entre eux sont de riches investisseurs.

Ces derniers, qui gagnent plus de 250 000 \$, ont obtenu en moyenne un dégrèvement fiscal de 28 700 \$, soit 8 700 \$ de plus que ce que le Canadien moyen gagne en un an. Une proportion de 8 p. 100 seulement de ceux qui ont profité de l'exemption de gains de capital étaient des agriculteurs. D'ici 1990, le Trésor fédéral aura essuyé une perte de 5,6 milliards de dollars à cause de cette exemption fiscale extravagante accordée par le gouvernement tory.

Un régime fiscal équitable et progressiste préconisé par le Nouveau parti démocratique accorderait aux agriculteurs, aux propriétaires de petites entreprises et de maisons une exemption sur les gains de capital peu coûteuse pour le Trésor. Toutefois, les agriculteurs, les propriétaires de petites entreprises et de maisons n'étaient pas ceux que les Tories avaient en tête quand ils ont proposé leur exemption des gains de capital s'élevant à 500 000 \$. Comme d'habitude, les Tories songeaient à leurs parents et amis de Bay Street.

Je demande au ministre de proposer une exemption sur les gains de capital plus réaliste quand il présentera sa réforme fiscale au printemps.

* * *

[Français]

AIR CANADA

HOMMAGE À L'OCCASION DU 50^E ANNIVERSAIRE DE LA SOCIÉTÉ

M. Darryl L. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le Président, il m'est très agréable de rappeler que le 10 avril 1937, le Parlement promulgait la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada. Rebaptisé par la suite Air Canada, le transporteur célèbre donc aujourd'hui son cinquantenaire.

La Société a servi le pays et ses habitants avec distinction, devenant avec les années l'une des compagnies aériennes les plus importantes et les plus respectées du monde.

Je pense que tous les Canadiens partageront la fierté qu'éprouve le personnel d'Air Canada à l'égard de ce transporteur réputé mondialement pour son professionnalisme et son excellence technique.

Monsieur le Président, j'invite tous les députés ici présents à se joindre à moi pour souhaiter à Air Canada un heureux cinquantième anniversaire et un avenir également couronné de succès.

[Traduction]

L'ANNÉE INTERNATIONALE POUR LE LOGEMENT DES SANS-ABRI

LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE—LE RÔLE ET L'EXPÉRIENCE DU CANADA

M. Dave Nickerson (Western Arctic): Monsieur le Président, afin d'attirer l'attention sur le quart de la population mondiale qui n'a pas de véritable abri, l'ONU a déclaré que 1987 serait l'Année internationale des sans-abri.

Le Canada contribue au financement d'une conférence internationale à laquelle une centaine de pays vont participer à Ottawa, en septembre, et va accorder un appui financier à la réalisation de 35 projets pilotes visant à améliorer la situation du logement dans des pays en développement. Au pays, la SCHL et les gouvernements provinciaux vont financer la construction et la restauration de 45 000 logements destinés aux Canadiens dans le besoin.

• (1110)

Grâce à leur savoir-faire en techniques de construction et en développement immobilier, les Canadiens peuvent grandement contribuer à offrir des logements à prix raisonnable aux sans-abri du monde entier.

* * *

VIA RAIL

LE REMPLACEMENT DU MATÉRIEL ROULANT

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Hier, monsieur le Président, j'ai interrogé le vice-premier ministre (M. Mazankowski) à la Chambre au sujet de la décision du gouvernement de se dérober à encore une autre de ses promesses électorales en vertu de laquelle il devait remplacer le matériel roulant désuet de VIA Rail par de nouveaux wagons construits conjointement par les sociétés Can-Car Rail, de Thunder Bay, et Bombardier, de Montréal.

Même si le ministre a refusé de confirmer les nouvelles selon lesquelles le gouvernement irait acheter aux États-Unis des wagons d'occasion au lieu d'en faire fabriquer des neufs chez nous, il a répondu sur un ton qui indiquait bien que le gouvernement ne veut tout simplement pas engager les dépenses nécessaires.

Le gouvernement a pris cette décision qui témoigne d'une courte vue incroyable, alors même qu'il sait qu'elle va coûter leur emploi à plus de 1 000 travailleurs et travailleuses de Montréal et de Thunder Bay, et que de toute façon, à la longue, elle ne donnera pas lieu à une économie.

Le gouvernement pourrait agir autrement. Au lieu d'acheter des wagons d'occasion aux États-Unis, pourquoi ne signe-t-il pas un accord avec les sociétés Can-Car et Bombardier au terme duquel, si ces sociétés construisaient les wagons au Canada, le gouvernement s'engagerait au nom de VIA Rail à les louer à bail pour une période de 15 à 20 ans? Ainsi, le gouvernement éviterait les déboursés considérables qu'il craint tant, tout en préservant des centaines d'emplois pour les travailleurs et les travailleuses canadiens au sujet desquels je m'inquiète. C'est une idée qui mérite qu'on s'y arrête.