

A propos d'augmentation des recettes fiscales, le ministre s'était contenté dans le budget du 6 mai d'imposer une taxe de seulement 3 p. 100. J'aimerais qu'il explique pourquoi il trouve nécessaire de plus que tripler ce taux à 10 p. 100. Quelles sont les raisons qui motivent cette hausse?

J'estime que cette taxe est discriminatoire. Au cours du débat en deuxième lecture, j'ai fait remarquer à quel point cette taxe allait créer des difficultés et du chômage chez les détaillants d'appareils nautiques et chez les exploitants de l'industrie touristique, particulièrement dans le nord de l'Ontario. J'aimerais obtenir des réponses à ces questions très générales que j'ai posées afin que l'on justifie l'établissement de cette taxe.

J'ai posé certaines questions à propos de la conservation. A mon avis, c'est un leurre. Cette mesure ne contribuera pas à la conservation de l'énergie, mais elle provoquera un chômage élevé. Je ne vois pas comment le ministre peut expliquer que le produit de la taxe passe de 3 à 10 p. 100. Je me demande s'il voudrait bien répondre à ces questions.

● (2110)

**M. Douglas (Bruce):** Madame le président, le député de Fraser-Valley-Ouest vient de parler de la taxe sur les aéronefs. J'aimerais exprimer mon accord avec certaines de ses affirmations.

**Des voix:** Bravo!

**M. Douglas (Bruce):** J'ai dit, madame le président, avec certaines de ses affirmations. Je le fais en particulier parce que je viens d'une région du Canada où il n'est pas difficile d'aller, mais d'où il est extrêmement difficile de partir à cause de l'absence de services ferroviaires convenables dans l'Ouest de l'Ontario. Beaucoup de gens se trouvent très éloignés des grosses agglomérations urbaines et ils en viennent à utiliser l'aéronef quotidiennement.

Je vois dans cette enceinte un certain nombre de députés qui utilisent également l'aéronef pour parcourir leur circonscription. Le député des Territoires du Nord-ouest serait, j'en suis sûr, bien embarrassé s'il ne disposait pas de ce qu'on appelle un petit aéronef privé pour visiter sa circonscription.

A mon sens également, il est faux de justifier la taxe de 10 p. 100, imposée sur ces aéronefs par la grande quantité de carburant qu'ils consomment. Il est possible de modifier un Cessna 172 ou un petit aéronef semblable pour l'amener facilement à consommer 10 gallons à l'heure; comme on l'a dit plus haut, cela représente 20 à 25 milles au gallon.

De plus, l'industrie de l'aviation au Canada est en expansion et le genre de taxe dont nous parlons ne contribuera pas à l'aider dans sa restructuration. La société Fleet Aircraft Corporation de Fort Érié se trouvait dans ce cas; elle a dû fermer ses portes car elle ne pouvait obtenir assez de commandes pour que sa production soit rentable au Canada.

Des pilotes privés de l'Ouest de l'Ontario, en particulier de ma circonscription, m'ont écrit à ce sujet. Les transports ferroviaires sont insuffisants, les transports routiers

#### Accise—Loi

sont inférieurs à ce qu'on pense—il faut 7½ heures pour parcourir les 200 milles de Wingham à Toronto—par contre, nous avons beaucoup de petits aéroports locaux, par exemple à Port Elgin, Southampton, Hanover, Wingham et Goderich dans la circonscription de Huron, ainsi que dans de nombreuses autres régions.

Je sais que le ministère a reçu de nombreux mémoires de l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'avions, à laquelle j'appartiens comme deux ou trois autres députés ici présents. J'aimerais que le ministre m'indique la réponse adressée à l'Association, et sur quel motif il se fonde pour traiter de la sorte l'aviation légère par exemple, qui n'est pas un important consommateur d'énergie.

**M. Kempling:** Madame le président, on a beaucoup parlé de bateaux, d'aéroplanes et autres engins du genre, et je veux maintenant en venir au vrai matériel, au matériel de transport. Il y a un tel chaos dans les transports qu'avec un peu de bonne volonté de la part du ministre, nous arriverons peut-être à y mettre un peu d'ordre.

Diverses associations de l'industrie du camionnage ont présenté au ministre des instances qu'il a écoutées très attentivement, et je crois qu'il est enclin à vouloir leur venir en aide. Parlons un peu du matériel des transports routiers. J'ai présenté quelques observations à ce sujet en deuxième lecture, mais je tiens à ce que nous sachions bien ce que nous faisons.

Un camion n'en est pas vraiment un tant que le véhicule n'est pas équipé. On peut équiper un châssis de toutes sortes de façons. Le constructeur automobile installe la cabine et le moteur sur un châssis, et c'est quelqu'un d'autre qui fait le reste. Il s'agit là d'une activité industrielle très importante au Canada, puisqu'elle compte des usines d'un bout à l'autre du pays. Elle habille les châssis en autobus scolaire, les équipe simplement d'une plateforme nue, d'une grue, d'une bétonnière ou de carrosseries de toutes sortes.

Une des principales difficultés de l'industrie du matériel routier consiste à faire admettre son existence par les services du Revenu national. Le paragraphe 8 de la partie XVII dit: «lorsque le juste prix de vente demandé par le fabricant canadien ou la valeur à l'acquitté de l'article importé dépasse \$1,000 l'unité». L'industrie du matériel routier estime que cela n'est pas clairement défini. Des demandes d'éclaircissements ont été présentées en divers coins du pays. Par exemple, le bureau montréalais du Revenu national a donné, de ce passage de \$1,000 l'unité, une interprétation foncièrement différente de celle donnée à Toronto, laquelle s'écartait d'ailleurs des décisions rendues à Kitchener et London. Nous aimerions des éclaircissements à ce sujet qui satisfieraient l'industrie et lui permettraient de savoir où elle va, sans avoir à dépendre des interprétations des bureaux locaux du Revenu national.

L'industrie s'inquiète aussi d'une autre chose. Aux termes de l'accord automobile, une bonne partie de ce matériel peut être importée des États-Unis avec le véhicule, ce qui veut dire que les entreprises canadiennes en souffriraient. Nous tenons à ce qu'on s'occupe d'installer ce matériel dans les usines canadiennes.