

Impôt sur le revenu—Loi

le contribuable utilise son argent, il ne devrait disposer d'aucun autre droit.

J'aimerais terminer cette partie de mon exposé en disant que depuis l'instauration du REER, les conceptions en cette matière ont considérablement évolué. A l'origine, le REER a été conçu pour aider une personne à épargner pour ses vieux jours, pour qu'elle puisse alors toucher un revenu en sus de sa pension, et, dans le cas où elle ne toucherait pas de pension, pour qu'elle puisse quand même être en mesure de subvenir à ses besoins. Voilà dans quelle optique ce programme a d'abord été conçu, et cette optique était valable.

Mais, au fil des ans, une autre conception est apparue. Le député d'Esquimalt-Saanich a parlé de la notion d'oasis fiscale. Mais j'aimerais signaler un autre aspect encore plus important de cette nouvelle conception. A ce moment précis de notre histoire, alors que notre pays a contracté de lourds engagements financiers pour les 20 ou 30 prochaines années relativement à des projets nécessitant l'investissement d'énormes capitaux, l'un des premiers devoirs de tout bon citoyen consiste à épargner non seulement pour lui-même mais également pour contribuer à la constitution d'un fonds de capitaux qui profitera à toute la population canadienne. Toute mesure fiscale visant à inciter les gens à épargner l'argent qu'ils n'ont pas besoin de dépenser contribue à la constitution de ce fonds et à la baisse des taux d'intérêt, et nous permettra de disposer de l'argent dont nous aurons besoin pour mener à bien les gigantesques projets qu'il nous faudra réaliser d'ici 20 ou 30 ans.

J'aimerais qu'on applique davantage cette doctrine. Je sais que depuis 15 ans, les sommes investies dans les régimes enregistrés d'épargne-retraite sont passées de quelques centaines de milliers de dollars à plus de deux millions. Je voudrais les voir atteindre six et même huit millions. Dès l'âge de 60 ans, 80 p. 100 des travailleurs du Canada ont un revenu d'appoint en plus de leur pension, que ces pensions soient versées par les entreprises privées ou par l'État, l'individu est incité à préparer sa vieillesse. Ce sont des systèmes favorables à l'ensemble du pays et au simple particulier.

La raison est très simple. Dès qu'une somme d'argent est injectée dans l'économie, le principe de l'effet multiplicateur s'applique. C'est dire que chaque fois qu'une personne dépense de l'argent, celui-ci entre dans le système; si le facteur de multiplication est de trois et que la personne dépense \$1,000, le produit national brut augmente de \$3,000, le gouvernement prélève 40 p. 100, sur ce \$1,000 soit environ \$400, et l'État se rembourse ainsi très rapidement. Ainsi, non content de prélever \$200 d'impôt sur le revenu de celui qui retire son argent, le gouvernement prélève encore \$400 d'impôt auprès d'autres personnes, et c'est cet effet multiplicateur qui fait marcher l'économie. Puis-je déclarer qu'il est 10 heures, monsieur l'Orateur?

[M. Hamilton (Qu'Appelle-Moose Mountain).]

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LES TRANSPORTS—LE REMPLACEMENT DU TRANSBORDEUR
CARSON—LE CHOIX DU CHANTIER NAVAL CHARGÉ DE LA
CONSTRUCTION

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Monsieur l'Orateur, je prends la parole ce soir à propos encore une fois d'une question que j'ai soulevée à la Chambre le 1^{er} février, c'est-à-dire il y a près de quatre mois. Je ne me plains que de l'ordre de priorité des travaux de la Chambre, mais vu que la question que j'avais posée au ministre des Transports (M. Lang) concernait les intentions du gouvernement relativement à l'achat ou à la location à l'étranger d'un bateau qui permettrait à CN Marine d'assurer un service de transbordeur et autres services connexes sur la côte est du Canada, il me semble quelque peu étrange—et la plupart des Canadiens seraient certainement de mon avis—que j'aie dû attendre près de quatre mois pour pouvoir discuter de cette affaire.

Je ne veux pas nécessairement critiquer le rôle que joue la présidence ni la façon dont se déroulent les travaux de la Chambre, mais je tiens simplement à noter qu'il est malheureux que la procédure actuelle de la Chambre ne lui permette pas de discuter de questions qui préoccupent certains députés et des milliers de Canadiens.

● (2202)

J'ai posé au ministre la question suivante:

Peut-il nous dire si des fonctionnaires de son ministère sont actuellement à l'étranger pour commander un bateau afin de remplacer le transbordeur Carson du CN qui a sombré au large du Labrador à la fin de l'année dernière?

Le ministre m'a répondu:

Monsieur l'Orateur, nous n'avons encore rien décidé quant au remplacement du Carson. Les fonctionnaires de mon ministère et des services maritimes de CN sont toujours sur le pied de guerre pour tâcher de découvrir des bateaux pouvant renforcer le service de transbordeurs dans l'Est du pays. Ils tâchent certainement de voir ce qu'il en coûterait pour acheter des navires de divers types.

En fait, il ne savait que répondre. Il ignorait si des gens de son ministère ou des services maritimes de CN se trouvaient vraiment à l'étranger afin de louer ou d'acheter des navires construits à l'étranger pour le compte d'un organisme gouvernemental qui s'en servirait pour son service de transbordeurs.

Le 16 mai, dans la *Gazette* de Montréal, un article de Kendal Windeyer porte comme titre «Les chantiers maritimes manquent de travail, mais les sociétés de transport maritime louent des navires». Il s'agit de CN Marine. Qui construira les navires qui sillonneront les eaux canadiennes? La lutte a repris de plus belle. CN Marine, une division des chemins de fer nationaux, a décidé plus tôt cette année qu'elle louerait pour cinq ans deux navires suédois pour assurer le service entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Cet article a été écrit à la mi-mai. Entre la fin de mars et le milieu de mai, le ministre a décidé en cachette d'autoriser CN Marine et ses collaborateurs à acheter ou louer deux navires à l'étranger.