

Accise—Loi

Tout comme les chemins de fer ont fait l'unité du pays et permis la Confédération, ainsi l'avion favorise le développement du grand Nord, c'est-à-dire de cette partie du Canada qui s'étend à 100 milles au nord de la frontière. Il est bon alors d'encourager les appareils privés à participer au développement de cette région. Le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration a proposé que nous incitions les gens de Toronto, Montréal et Vancouver à déménager dans le Nord. Comment peuvent-ils le faire, quand les routes ne vont pas plus loin que le milieu du pays? Ils devront recourir à l'avion, commercial ou privé, s'ils veulent aller développer cette région. Cette taxe pénalisera ceux qui procèdent à des explorations ou qui font simplement des incursions dans le Nord pour l'ouvrir. Le ministre devrait reconsidérer la question.

● (2100)

J'espère que davantage de députés de l'arrière-banc apporteront leur appui à l'industrie aéronautique du Canada. Comme ils voyagent sur certains de ces avions privés dans leurs circonscriptions, ils sont conscients de la grande importance de ce service, en particulier pour les régions non développées du Canada.

Le ministre devrait faire au moins une partie du chemin. S'il divise les voitures en deux groupes, selon la consommation, celles qui consomment beaucoup de carburant et celles qui en consomment moins, il devrait au moins en considérer l'application aux petits avions légers, en comparaison des gros avions qui consomment plus. Par exemple, un moteur de 300 cv fait environ 20 milles au gallon. Un avion qui a le même type de moteur ne devrait-il pas bénéficier de la même exemption, surtout s'il aide au développement du Nord et à la dispersion de la population dans le pays, plutôt que d'en accentuer la concentration dans l'étroite bande du sud du Canada? Je demande au ministre de réexaminer la taxe sur les aéronefs à la lumière en particulier des arguments que j'ai avancés ce soir.

Le deuxième aspect dont j'aimerais traiter ce soir est celui du matériel agricole et de construction. Dans son exposé budgétaire, le ministre a indiqué qu'il veut stimuler l'industrie de la construction. Il a manifesté son désir d'aider les municipalités en supprimant la taxe sur les systèmes d'eau, non sur le matériel, mais sur les systèmes de transmission et de distribution. De plus, nous devons considérer le matériel qui servira à installer les canalisations de transmission et de distribution des systèmes d'eau et d'égout.

Le coût de viabilisation des terrains est une des dépenses les plus importantes des municipalités et des constructeurs d'habitations. Ce coût sera amplifié par la taxe sur le matériel agricole et de construction. Je ne suis pas d'accord avec le principe de taxer le matériel agricole et de construction à une époque où nous essayons de stimuler l'habitation en particulier, l'industrie de la construction en général et, plus particulièrement, les stocks.

Après avoir été la cible de nombreuses instances, le ministre a été amené à reconnaître l'industrie du camionnage. Je ne sais trop comment, mais quelqu'un a réussi à lui expliquer la situation des stocks. Je le félicite de sa sagesse et de sa compréhension. Toutefois, si cette analogie existe, pourquoi traite-t-on injustement les constructeurs et les marchands de matériel? Ils sont essentiellement dans la même situation que les camionneurs. Ils jouent un rôle tout aussi vital dans le développement de notre pays. Si le ministre ne veut pas étudier la possibilité

d'éliminer la taxe sur ces produits, envisagera-t-il au moins de reculer et d'étudier la question des stocks?

En terminant, je remercie le ministre des réponses qu'il m'a fournies. Bien que je ne sois pas d'accord avec elles, elles ont été considérées et rapides. Je le remercie de cette collaboration. Quand il répond de cette façon, j'essaie de faire de même. J'attendrai sa réponse.

M. Symes: Monsieur le président, j'ai une série de questions à poser au ministre au sujet de l'article imposant une taxe d'accise de 10 p. 100 sur les moteurs hors-bord de plus de 20 cv. Le ministre a invoqué deux arguments pour justifier la taxe: premièrement, elle favoriserait la conservation d'énergie et, deuxièmement, elle serait une source de revenus pour le gouvernement.

Je n'ai pas les chiffres pour le Canada, mais je sais qu'aux États-Unis, la consommation d'essence par les motoneiges, les tondeuses à gazon et les canots automobiles représente moins de 5 p. 100 de la consommation totale d'essence dans ce pays. Le ministre dit qu'il veut imposer la taxe pour faire baisser la consommation d'essence au Canada. Peut-il dire au comité quelle économie d'essence il prévoit en ce qui concerne les canots automobiles?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je vais attendre que vous ayez fini.

M. Symes: Je tiens à signaler au ministre que les nouveaux modèles de moteurs hors-bord sont beaucoup plus efficaces que les anciens en ce qui a trait à la consommation d'essence. Ainsi, le hors-bord Mercury 1975 consomme de 25 à 40 p. 100 moins d'essence que les anciens modèles. Étant donné le perfectionnement des moteurs hors-bord, comment le ministre peut-il dire que cette taxe réduira la consommation d'essence?

Je crois bon de signaler que les moteurs de 70 cv consomment moins, au mille, que les moteurs de 40 cv. Mais le ministre veut imposer cette taxe, même si les gros moteurs sont plus économiques.

D'autres députés ont signalé que le moteur de 20 cv n'est pas assez puissant pour les bateaux que l'on vend de nos jours et que les marchands de bateaux vendent surtout des moteurs de plus de 20 cv. Cette taxe va les ruiner.

J'aimerais que le ministre réponde à la question suivante. Comment les petits commerçants s'arrangeront-ils pour réunir environ 10 p. 100 de capitaux de plus en raison de l'imposition de cette taxe, étant donné qu'ils achètent leurs moteurs en décembre et ne les vendent qu'à l'été? Cela pose un réel problème de fonds pour les marchands de moteurs hors-bord.

Le ministre a imposé une taxe sur les véhicules à forte consommation d'énergie et dépassant un certain poids. Le moteur hors-bord sert environ une centaine d'heures par année. Le ministre impose une taxe de 10 p. cent sur ce genre de moteur. Ce n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan par rapport à l'essence consommée par les automobiles à forte consommation d'énergie. Le ministre impose une taxe de 10 p. cent sur les hors-bord servant une centaine d'heures par année, mais lorsqu'il s'agit de la consommation d'essence à cœur d'année par les lourds véhicules, il impose une taxe de \$20, \$25 ou \$30 selon le poids. J'ai fait un calcul approximatif et cela revient à une taxe d'environ 5 p. cent sur les voitures à forte consommation d'énergie. C'est une injustice flagrante que d'imposer une taxe d'environ 5 p. cent dans le cas d'une voiture à forte consommation d'énergie alors qu'un moteur hors-bord, utilisé 100 heures par année, est taxé à 10 p. 100. Comment le ministre justifie-t-il cette disparité de traitement?