

a maintenu que quand ces composants sont combinés, ils constituent de la production aux fins de la loi.

Prenons l'exemple du fabricant d'un camion. Ce n'est qu'un moyen de transport jusqu'à ce que quelqu'un y mette une carrosserie ou une pièce de matériel en arrière. Mais, quand il est équipé d'une carrosserie de fourgon, d'un panneau arrière et d'une benne hydraulique, le produit final peut très bien dépasser \$3,000 alors que les pièces valent séparément moins de \$1,000 chacune. S'il manque un des composants, l'acheteur n'a pas une machine complète. Quand le ministre établira les règlements, j'espère que ses fonctionnaires reconnaîtront ce principe du groupage de façon qu'il s'applique dans le cas de telles machines.

Je vois que mon ami le député de South Shore veut faire quelques commentaires. Je crois avoir bien fait comprendre mon point de vue et je vois que les fonctionnaires du ministre à la tribune ont également pris note de mes remarques. Sur ce, je cède la parole à mon ami.

M. Lloyd R. Crouse (South Shore): Je n'ai pas l'intention de m'étendre longtemps sur le bill C-40 ni de chercher à en retarder l'adoption. J'y vois néanmoins plusieurs points qui m'inquiètent, entre autres dans l'article 21, au poste 11, où l'on peut lire qu'une taxe d'accise spéciale sera perçue sur les:

Bateaux, autres que les navires achetés ou importés par Sa Majesté du chef du Canada pour l'usage exclusif du gouvernement du Canada, conçus pour être mus principalement par des moteurs dépassant vingt HP; et moteurs dépassant vingt HP (y compris les assemblages d'entraînement) pour bateaux à l'exclusion des navires achetés ou importés par Sa Majesté du chef du Canada pour l'usage exclusif du gouvernement du Canada...

Quand le public a eu connaissance de cet article, après la présentation du budget, j'ai reçu de la part de nombreux fabricants de bateaux de ma circonscription des télégrammes que j'aimerais faire consigner au compte rendu. L'un d'entre eux, venant d'un des plus grands fabricants canadiens de bateaux à voile, disait ceci:

Nous opposons vivement à la taxe d'accise spéciale sur les navires de plaisance et les moteurs, proposée dans le budget du 18 novembre. A notre avis, cette taxe de 10 p. 100 va porter un coup dur à l'industrie des petits bateaux, actuellement aux prises avec les coûts inflationnistes. Nous vous supplions de revoir immédiatement votre position quant à cette taxe proposée.

Pace Ship Yachts,

Mahone Bay, N.-É.

Et voici un autre télégramme dont le texte est ainsi:

Cher M. Crouse, nous désirons vous signaler le bill en cours de publication au sujet de la taxe d'accise de 10 p. 100 sur les gros hors-bord et les bateaux. C'est un coup très dur pour un commerce et une industrie déjà accablés par l'inflation. Aidez-nous, s'il vous plaît.

Corbett's Gun and Tackle,

Liverpool, N.-É.

Et d'un autre fabricant de bateaux:

Très déçu de la taxe d'accise de 10 p. 100 sur les hors-bord et les bateaux, prévue dans le budget fédéral. Toute mesure en vue de supprimer ou de réduire cette taxe serait grandement appréciée.

Sealand Industries Ltd.

Gerald B. Stevens.

Ce sont là les télégrammes qui me sont parvenus, mais j'ai également reçu à ce sujet d'autres échos, soit de vive voix soit par des appels téléphoniques, de la part de nombreux citoyens ou fabricants de bateaux de ma circonscription.

Dans son exposé budgétaire, le ministre avait déclaré que cette taxe d'accise spéciale aurait trait aux véhicules à

Loi sur l'accise

forte consommation de carburant et entrerait immédiatement en vigueur et peut-être agit-il de cette façon pour conserver nos approvisionnements de pétrole en voie d'épuisement. Néanmoins, cette mesure m'inquiète énormément.

Au Canada, et surtout en Nouvelle-Écosse, l'industrie des bateaux de plaisance connaît déjà de graves problèmes de commercialisation. J'aimerais faire remarquer que les bateaux et les yachts sont en général des articles de luxe et qu'en cas de crise économique, comme celle que nous avons présentement au Canada et aux États-Unis, le yacht est le premier article qu'on raye de son budget.

M. Hargrave: Mon budget ne m'a jamais permis de m'en offrir un!

M. Crouse: Je suppose que ce qui vient ensuite, c'est le petit avion privé, mais, pour le moment, je parle des bateaux destinés à un usage particulier, des constructeurs de bateaux et de la taxe que le ministre se propose d'imposer à cette industrie. Je demande au ministre de ne pas oublier que le déclin de l'industrie des bateaux de plaisance obligera un vaste groupe d'industries auxiliaires à fermer leurs portes.

Je reconnais que le ministre des Finances (M. Turner) a des connaissances très étendues dans un grand nombre de domaines, mais au cas où il ne le saurait pas, j'aimerais lui dire que les coques de la plupart des yachts ou des bateaux de plaisance sont construites dans une usine, que les accessoires galvanisés sont fabriqués ailleurs, les palans et les cordages, à un autre endroit, et les voiles en dacron encore ailleurs.

Les pompes de cale, les petits treuils d'ancre, les feux de navigation, l'équipement de cuisine, l'équipement sanitaire et les accessoires sont, soit fabriqués sur place, soit dans d'autres régions du pays. Ainsi, si l'industrie des bateaux de plaisance doit fermer ses portes, ce n'est pas comme si on fermait une usine d'automobiles, car cela a des répercussions dans tout le pays, même si c'est à une plus petite échelle.

Cette disposition est par ailleurs formulée avec une simplicité qui m'inquiète. Le mot «bateau» désigne-t-il également les bateaux de pêche en plus des bateaux de plaisance? Dans l'affirmative, cela poser un nouveau problème. Je ne développerai pas cet aspect cet après-midi, étant donné le peu de temps que nous avons, sauf pour dire que si la mesure s'applique aux bateaux de pêche, ce sera vraiment porter le coup de grâce à une industrie déjà exposée aux pires vents, marées et intempéries. J'espère que le ministre dans sa réponse indiquera clairement que les bateaux de pêche ne sont pas visés.

● (1530)

Je ne comprends absolument pas ce qui motive cette action du ministre. Car cette industrie aide considérablement à équilibrer notre balance des paiements, puisque les fabricants de yachts et de bateaux de plaisance exportent la plus grande partie de leur production aux États-Unis. Tant que le taux de change du dollar américain a été plus élevé que celui du dollar canadien, les fabricants de bateaux canadiens pouvaient se tirer d'affaire. Le taux de change du dollar américain est maintenant inférieur à celui du dollar canadien, ce qui aggrave les problèmes de nos fabricants de bateaux.