

## Subsides

Le député de Kootenay-Ouest (M. Brisco) a eu des choses intéressantes à dire au sujet de MEER. Pour ma part, je dirais que, pour commencer, le gouvernement devrait mettre au rebut certains de ses trucs politiques, tels les subventions et dons régionaux, pour y substituer des encouragements fiscaux et de nouvelles restrictions bancaires, s'il veut vraiment surmonter le problème des disparités régionales. Il faut des encouragements fiscaux aux investisseurs pour remplacer ces dons faits au petit bonheur, car les encouragements peuvent varier d'une industrie ou d'une région à l'autre. Entre autres, le gouvernement fédéral pourrait, sur le plan fiscal, varier le montant des réserves en dépôt exigé des banques selon le genre de placements qu'elles font. Nous pourrions recourir à notre régime fiscal pour aider l'agriculture davantage en permettant aux producteurs de constituer une cagnotte libre d'impôt pendant les années d'abondance, où il puiseraient dans les années de disette. Cela permettrait au Canada de réaliser des économies dont il a grandement besoin pour ses investissements.

À l'étranger, on considère le Canada comme un pays qui vit au-dessus de ses moyens. Ainsi, dans certains secteurs, les travailleurs canadiens sont mieux payés que leurs homologues américains, même si leur productivité est plus faible. Nous empruntons des sommes énormes pour payer nos achats à l'étranger. Notre politique financière compromet le degré de solvabilité du Canada sur le marché financier mondial. La plupart des actions Canadiennes n'intéressent pratiquement plus les investisseurs étrangers.

Voici ce qu'a dit le directeur de la division internationale de Shell International Petroleum Company:

J'ai observé là-bas certains phénomènes qui me rappellent ce qui est arrivé en Grande-Bretagne il y a quelques années, et cela m'inquiète.

Ce qui l'inquiète notamment, c'est le taux d'inflation et l'immixtion du gouvernement en général dans le domaine des affaires. Notre premier ministre (M. Trudeau) veut accroître l'importance du gouvernement; nous avons maintenant le programme d'austérité.

À New-York, on constate que le Canada va avoir plus de difficultés à emprunter de l'argent aux Américains. Si l'on se met à refuser des prêts aux Canadiens, la situation pourrait devenir dramatique parce que, s'ils n'arrivent plus à emprunter à l'étranger, les sociétés canadiennes et le gouvernement vont se ruer sur les capitaux disponibles au Canada, ce qui sera mauvais pour le Canadien moyen. Il est certain que les taux d'intérêts sur les prêts hypothécaires et sur les prêts automobiles augmenteraient encore davantage. Les impôts augmenteraient. Il faudrait réduire les dépenses indispensables prévues pour la construction de nouvelles centrales hydro-électriques, de routes, d'hôpitaux et d'écoles.

Les revenus que le Canada tire de ses exportations de biens et de services ont été bien inférieurs aux dépenses au titre des importations en 1975, soit probablement de plus de 5 milliards de dollars. Les forts emprunts de notre pays à l'étranger lui ont virtuellement permis d'équilibrer ses comptes internationaux. Les récents succès des emprunts canadiens pourraient néanmoins être trompeurs. Ses emprunts se sont fondés sur la bonne volonté et la solvabilité

acquise par le passé. Nous avons eu le bénéfice du doute, mais nos amis s'inquiètent de plus en plus. Ils se rappellent que pendant une génération, les gouvernements successifs de Grande-Bretagne ont été aux prises avec les problèmes économiques engendrés par les déficits perpétuels de leur balance commerciale qui entraînent inévitablement une forte dépendance sur les emprunts à l'étranger.

Pour encourager l'entrée massive de...

**M. l'Orateur adjoint:** Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais comme il est 10 heures, il est de mon devoir, en conformité des dispositions de l'article 58(11) du Règlement, d'informer la Chambre que les délibérations sur la motion sont maintenant terminées.

● (2200)

## MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

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

## LES AÉROPORTS—LA MAJORATION DES DROITS D'ATERRISSAGE POUR LES AVIONS LÉGERS—DEMANDE D'EXPLICATION DES CRITÈRES UTILISÉS

**M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich):** Monsieur l'Orateur, jeudi dernier, comme il est consigné à la page 11271 du Hansard, le ministre des Transports (M. Lang) a répondu à ma question concernant la majoration des droits d'atterrissage imposées aux aéroclubs. Sa réponse ne m'a pas satisfait pour les raisons que je mentionnerai; c'est ce qui explique ma participation au dernier débat ce soir. Je suis heureux de voir que le secrétaire parlementaire du ministre est présent pour répondre aux questions que je lui poserai.

Mes calculs sont fondés sur des chiffres qui m'ont été fournis par le Victoria Flying Club de ma circonscription. Ils montrent que les heures de vol ont augmenté de 533 p. 100 c'est-à-dire que l'heure de formation des pilotes est passée de 30 cents à \$1.90, ce qui représente une hausse de l'ordre de 500 p. 100, et pourtant le ministre a prétendu que: Monsieur l'Orateur, on me dit que l'augmentation d'ensemble, pour ne pas s'arrêter à un cas particulier, est de l'ordre de 5 p. 100.

Je trouve cela trop difficile à accepter, monsieur l'Orateur, et je ne l'accepte pas. Comment le ministre peut-il parler de hausse de 5 p. 100 lorsqu'il a en main les chiffres montrant qu'on est passé de 30 cents de l'heure à \$1.90? Que veut dire le ministre quand il parle «d'augmentation d'ensemble»? Parle-t-il du tarif pour les usagers commerciaux? Des tarifs pour les kiosques de location de voitures? Des prix de parc du stationnement aux aérodromes et des nouveaux tarifs pour la formation des pilotes dans les clubs? A-t-il calculé tout cela ensemble? Le total arrive-t-il à 5 p. 100? Je doute fortement que si l'on additionne tous ces éléments et qu'on les compare aux anciens tarifs, on arrive au chiffre de 5 p. 100. On obtiendrait un chiffre se rapprochant de 95 p. 100. J'aimerais savoir d'où vient le chiffre de 5 p. 100. C'est là ma première question.

Permettez-moi de signaler quelques chiffres—d'un aspect particulier de la question, il va sans dire, celui de la formation des pilotes, qui est un aspect important au Canada. Nos aéroclubs s'en servent pour former des pilotes dont bénéficie notre industrie aéronautique commerciale qui en a grandement besoin. C'est une industrie importante et on la taxe à mort.