

Prêts aux petites entreprises—Loi

les entreprises vont continuer à investir, à intensifier leur activité, à accroître leur production et à moderniser leurs installations, mais le gouvernement, lui, vient leur arracher trois milliards de dollars qui auraient pu être utilisés à ces fins.

Mais il y a pire. Tous les autres pays industrialisés ont adopté une politique diamétralement opposée en accordant aux entreprises une déduction pour amortissement supérieure. Aux États-Unis par exemple, le taux d'amortissement annuel va être porté d'ici 1985 à 34 p. 100 pour l'équipement et le mobilier, à 42 p. 100 pour les automobiles et les camions légers et à 15 p. 100 pour les bâtiments. C'est toute la différence entre avoir une entreprise aux États-Unis ou au Canada.

Pour ce qui est des dépenses d'amortissement—je note que le ministre des Transports (M. Pepin) était ici il y a quelques instants—la déduction pour amortissement pour les entreprises a été réduite de moitié. Par contre, on propose aux chemins de fer un prolongement de la déduction pour amortissement qui représente une concession fiscale. Les chemins de fer vont bénéficier d'un régime d'amortissement accéléré durant les cinq prochaines années alors que les agriculteurs et les chefs de petites entreprises eux, voient leur déduction pour amortissement réduite de moitié. Le réseau ferroviaire a beau jour un rôle important, il n'a rien de comparable au rôle que jouent les petites entreprises et les exploitations agricoles.

En ce qui concerne le projet de loi, nous avons des réserves au sujet des critères qui ont été fixés et de toute la paperasserie que vont entraîner les demandes de subventions. Je repense au mois de juin dernier lorsque la société de camionnage Maislin s'est vu accorder par le gouvernement, les contribuables en réalité, une garantie de prêt dépassant les 34 millions de dollars. La société Maislin a obtenu 34 millions de dollars en garanties sur ses états financiers non vérifiés pour l'année 1981. C'était en juillet 1982. Le 14 septembre, soit un mois plus tard, le gouvernement recevait le premier état financier vérifié de cette société. Il faut vraiment être dans les bonnes grâces du gouvernement pour qu'il se montre aussi complaisant. Ce n'est malheureusement pas le cas des petits entrepreneurs qui risquent leurs économies dans leurs entreprises.

La société Maislin emploie 2,000 employés aux États-Unis et 800 au Canada. Conclusion: nos contribuables subventionnent les routiers américains qui conduisent les camions de cette société. Des entreprises américaines sont subventionnées par des contribuables canadiens qui en sont réduits à recourir à la loi sur les prêts aux petites entreprises pour pouvoir survivre.

● (1630)

Sur le plan de l'emploi et des possibilités d'expansion, nos entreprises de camionnage ne fonctionnent actuellement qu'à 60 p. 100 de leur capacité. Comment se fait-il alors que cette compagnie soit la seule dans toute l'industrie du camionnage au Canada à avoir obtenu une garantie d'emprunt de 34 millions de dollars du gouvernement?

Je sais bien, monsieur le Président, qu'on ne va pas tarder à adopter cette mesure, mais je trouve que pour aider nos entreprises, dans un pays où les transports coûtent si cher à cause des distances, le gouvernement pourrait commencer par réduire sa part des taxes sur le carburant.

J'aimerais faire la liste de tous les éléments qui entrent dans le prix d'un gallon d'essence. Pour chaque gallon d'essence qu'un agriculteur consomme au Canada à l'heure actuelle, 69c.

ou 44 p. 100 du prix vont au gouvernement fédéral. La taxe d'accise est de 7c. le gallon. Elle est remboursable bien sûr. Mais que dire des formalités qu'elle entraîne. Il faut en remplir des formulaires pour pouvoir se faire rembourser! Vous payez d'abord la taxe et vous vous armez de patience en attendant que les percepteurs du ministère du Revenu national mettent le nez dans vos livres pour être sûrs que vous ne leur racontez pas d'histoires. Et l'on finit par se faire rembourser ces 7c. Mais il y a une taxe de vente fédérale de 9 p. 100, ce qui représente 15c. le gallon. Il y a le prélèvement d'indemnisation pétrolière de 18c. le gallon. Ce chiffre est bien connu, monsieur le Président. La redevance de participation canadienne est de 4c. le gallon. La taxe sur les revenus pétroliers et gaziers est de 7c. le gallon. Et enfin, la taxe sur les sociétés est de 18c. le gallon. Cela fait deux taxes de 18c. Le total est de 69c. le gallon, monsieur le Président. Si l'on soustrait 7c. le gallon, il reste quand même 62c. le gallon en taxes fédérales. La suppression de ces taxes, dans un pays comme le Canada, où le transport des biens et des personnes est d'une telle importance pour l'économie, serait plus avantageuse que l'adoption de n'importe quelle des nombreuses lois dont nous avons discuté récemment aux communes.

Je voudrais maintenant proposer, monsieur le Président, que nous nous formions en comité plénier et que nous poursuivions l'étude du projet de loi.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la 2^e fois et étudié en comité; rapport est fait du projet de loi, qui est lu pour la 3^e fois et adopté.)

M. Baker (Nepean-Carleton): J'invoque le Règlement, monsieur le Président. Je remplace aujourd'hui notre leader à la Chambre, responsabilité dont je veux être débarrassé dès que j'aurai fini. Avant le départ du secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre, je me suis entretenu avec lui au sujet de ce qui se passerait si nous réussissions à adopter le bill aujourd'hui à toutes les étapes. Le bill C-144 a maintenant franchi toutes les étapes. Nous étions convenus que si nous y parvenions, il y aurait lieu de déclarer immédiatement qu'il est 5 heures. Je voulais confirmer à la Chambre qu'il en est ainsi entendu. J'en ai fait part officieusement au ministre d'État aux Finances (M. Cosgrove) qui représente le gouvernement aujourd'hui. Peut-être pourrait-il dire ce qu'il en pense. Je suppose qu'il est toujours d'accord.

M. Cosgrove: Monsieur le Président, je confirme que telle est bien l'entente conclue par le secrétaire parlementaire du président du Conseil privé (M. Smith), et je suis autorisé à y consentir au nom du gouvernement. Nous tenions absolument, monsieur le Président, à ce que cette mesure soit adoptée aujourd'hui. En fait, c'est l'une des raisons pour lesquelles aucun député ministériel n'est intervenu cet après-midi. Nous sommes d'accord avec la proposition faite par le leader à la Chambre suppléant de l'opposition.

M. Baker (Nepean-Carleton): Je remercie l'honorable ministre. Je ne voudrais pas le contredire, mais je rappelle que mon ami le député de Gatineau (M. Cousineau) a bel et bien participé au débat, et qu'il a prononcé un discours solide. Je l'ai écouté avec grand intérêt.

M. le vice-président: La Chambre consent-elle à l'unanimité à déclarer qu'il est 5 heures?