

riaux d'isolation thermique conçus exclusivement pour l'isolation des bâtiments. Cette modification a été adoptée mais la définition des matériaux visés a posé certains problèmes. Il m'a fallu deux ans pour faire valoir le point de vue d'un fabricant d'Edmonton et d'un autre fabricant et convaincre le gouvernement que la paille de blé comprimée par la vapeur à haute pression, une sorte de panneau d'isolation qui existait depuis 30 ans, est de fait un matériau d'isolation. Parce que ce matériau est résistant, il peut être utilisé entre les poutres d'acier et dans le toit des immeubles comme matériau d'isolation. A cause de cela, le ministère avait décidé que même s'il s'agissait à l'origine d'un produit d'isolation, il pouvait aussi servir à renforcer la structure de l'immeuble et n'était donc pas visé par la modification.

A deux reprises, j'ai appelé de cette décision, d'abord aux fonctionnaires du ministère, ensuite au sous-ministre et finalement au ministre. Je leur ai fourni des échantillons du produit de même que des textes descriptifs et j'ai obtenu une concession partielle, mais ma demande a finalement été refusée. Mes électeurs ont dû payer des milliers de dollars de plus et ils ont bien entendu transmis cette dépense supplémentaire à leurs clients. Par la suite un résident de la province de Québec a saisi le tribunal d'une affaire. Celui-ci nous a donné raison et le ministère a alors dû rembourser à mon client ainsi qu'à un certain nombre d'autres fabricants du même genre de matériaux la taxe qu'ils avaient acquittée.

Chose surprenante, monsieur l'Orateur, je n'ai pas réussi à trouver de registre indiquant le montant que le ministère a dû rembourser à la suite de cette interprétation erronée de la loi ni non plus à quel titre la taxe a été remboursée. Lorsque nous aborderons ce point particulier en comité plénier, j'espère que le secrétaire parlementaire aura averti le ministre et qu'il veillera à ce que celui-ci dispose des renseignements que je désire obtenir.

La définition est désormais beaucoup plus précise. Elle est peut-être logique. Il serait intéressant de savoir quels genres d'isolants seront désormais exclus de cette définition sous sa forme actuelle.

Il y a une mesure qui est avantageuse pour tout le monde. Personne, je suppose ne s'est jamais interrogé sur le montant de la taxe d'accise perçue sur les caravanes qui servent de maisons. Notre main-d'œuvre actuelle est très mobile, monsieur l'Orateur. Les gens qui travaillent dans des gisements pétrolifères et sur des terrains de construction éloignés des grands centres urbains habitent ces caravanes à longueur d'année. Je suppose qu'à une certaine époque elles étaient considérées comme des véhicules de loisir—du genre de ceux avec lesquels on se rend à la campagne l'été. Elles étaient considérées comme des articles de luxe et à ce titre étaient grevées d'une taxe de 25 p. 100 de leur valeur au moment de l'achat ou à l'acquitté.

Le député de Vegreville (M. Mazankowski) ainsi que le député de Lisgar (M. Murta) parleront de l'augmentation de la taxe d'usager et de la taxe de vente que doivent acquitter les personnes se servant des installations du ministère des Transports. Au début de son intervention, le secrétaire parlementaire a fait grand état de la réduction de un demi pour cent dans le coût de la vie qui découlerait de la baisse de 12 p. 100 à 9 p. 100 de la taxe de vente du fabricant. Il ne nous a toutefois pas dit comment la majoration de la taxe payée par les passagers

Taxe d'accise—Loi

aux aéroports se répercuterait sur le coût de la vie en augmentant les frais de déplacement. Étant donné que la majorité des déplacements dans ce pays se font pas voie aérienne, combien, à son avis, le ministère des Transports empochera-t-il grâce à cette majoration? La somme est plutôt considérable. Lisons plutôt le paragraphe 17:

● (2140)

Que la taxe ad valorem imposée sur le montant payé ou payable à l'égard d'un transport aérien d'une personne dans la zone de taxation, . . .

Il s'agit du Canada. Je continue:

. . . définie aux fins de la Partie II de ladite loi, soit majorée selon le moins élevé des montants suivants: 15 p. 100 ou le montant qui peut être prescrit par décret du gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Transports.

Le paragraphe 18 des voies et moyens se lit comme suit:

Que la taxe spécifique imposée sur le montant payé ou payable à l'égard du transport aérien d'une personne lorsqu'un tel transport commence en un point situé dans la zone de taxation, définie aux fins de la Partie II de ladite loi, et se termine en un point situé en dehors de la zone de taxation . . .

C'est-à-dire du Canada aux États-Unis. Je poursuis:

. . . soit majorée selon le moins élevé des montants suivants: \$15.00 ou le montant qui peut être prescrit par décret du gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Transports.

Voilà une forte majoration. Dans quelque-uns de nos aéroports au Canada, c'est de la véritable imposition. Il ne s'agit pas de paiements par l'usager mais de confiscation. Prenons, par exemple, l'aéroport international d'Edmonton. Le nombre quotidien de passagers à ce terminus est de loin supérieur à ce qu'on avait prévu pour 1985. Jusqu'à juin dernier, alors qu'on a amélioré un peu la procédure, les voyageurs en provenance de l'étranger qui passent par les douanes de cette aéro-gare depuis plus d'un an et demi étaient traités comme du bétail. Nous sommes plus délicats avec les porcs et les bovins que nous déchargeons aux abattoirs qu'avec les passagers qui descendent des avions de nuit. On nous dit qu'il va falloir subir cela jusqu'en 1982, année où les nouvelles installations doivent être prêtes. Mais le trafic augmente constamment, et les conditions continuent de s'aggraver. Et pourtant, comme à la Poste, si la qualité du service tombe les frais augmentent.

Et quand je parle d'Edmonton, il en va de même d'autres aéro-gares. Par exemple, la situation est terrible à Ottawa. C'est une honte pour une capitale nationale que d'avoir une aéro-gare si mal équipée. Le terrain de stationnement des visiteurs est trop petit. Quant aux passagers ils n'ont pas ce qu'il faut. La présentation au comptoir de départ est une foire d'empoigne, mais on nous fait payer le prix fort.

C'est un plaisir d'aller à l'aéro-gare de Calgary, Mirabel de l'Ouest. Elle devait coûter dans les 30 à 40 millions, mais la facture s'établit entre 138 et 148 millions. A cause surtout de l'incompétence et des tergiversations du ministère des Transports, à cause duquel la construction a tant traîné. Avec la hausse continue des prix, en allongeant les choses on fait augmenter les frais de l'État.

Le gouvernement s'imagine qu'il peut étaler les projets indéfiniment dans le temps. Voilà ce qu'il fait à Edmonton. Sa manie est de retarder d'un an, d'allonger la chose. Mais en fin de compte tout finit par coûter deux ou trois fois plus cher. Voilà le résultat de certaines politiques à courte vue. Et cette manie n'est pas une exclusivité fédérale, il y a des municipalités qui tombent dans le même travers. Pour une raison ou pour une autre, elles retardent des améliorations nécessaires en pensant économiser quelques millimes ou même simplement un demi-millime sur le produit d'un an d'impôts municipaux.