

Donc, j'espère que les Canadiens n'auront pas à subir des augmentations d'impôt mais plutôt des diminutions en proposant un système fiscal adéquat pour notre développement économique et social, pour réduire le chômage, et surtout pour réduire l'écart entre les riches et les pauvres, ce qui nous amènera à créer et à léguer à nos enfants une société juste.

• (1650)

[Traduction]

M. Hovdebo: Le député pourrait-il nous dire combien il en coûtera à peu près aux petites entreprises pour envoyer leur remise au ministère du Revenu national toutes les deux semaines au lieu de tous les mois? Combien paieront-elles de plus?

M. Gagliano: Ce qu'il en coûte pour envoyer 15 000 \$ au gouvernement 15 jours plus tôt qu'actuellement. C'est-à-dire des frais d'exploitation. La plupart des petites entreprises disposent d'une marge ouverte de crédit et elles paieront plus d'intérêt sur ce crédit en envoyant leurs impôts tous les 15 jours au lieu de tous les mois comme c'est le cas actuellement. Elles auront moins de liquidités et plus de dépenses en frais d'intérêt.

Ajoutons également que ces envois bi-mensuels représentent deux fois plus d'opérations et de dépenses administratives puisque le comptable devra faire la paie deux fois plus souvent. Il ne peut pas se contenter de faire tel chèque à l'impôt fédéral et tel autre à l'assurance-chômage. Il doit faire la feuille de paie et calculer la quote-part de l'employeur. Ainsi, cette déduction accélérée à la source du ministre des Finances occasionne deux fois plus de paperasserie pour les petites entreprises du bâtiment de 20 employés.

J'ai déjà expliqué que ce calcul était effectué en ce qui concerne le Québec. Si ce même calcul s'applique aux autres provinces, où le nombre d'employés peut être de 15 au lieu de 20, le gouvernement fédéral perçoit les cotisations au Régime de pensions du Canada et l'impôt provincial également. La nouvelle formule Wilson tient compte de la remise annuelle globale et non du montant de chaque remise. Ailleurs qu'au Québec, il faudra une entreprise vraiment petite, c'est-à-dire qui n'aurait que 15 et non pas 20 employés.

M. Henderson: J'ai quelques observations à faire non seulement sur ce budget et sur les propos du député, mais encore sur tous les budgets que le gouvernement a présentés depuis 1984. A titre de représentant de la région atlantique, il me semble que les disparités régionales ne font que s'accroître. L'économie est certes relancée, mais en Ontario seulement et, surtout, à Toronto et dans le sud de la province.

S'adressant au comité permanent des finances et des questions économiques, le ministre des Finances (M. Wilson) a dit que les Canadiens de l'Ouest sont prisonniers des lois du marché international et que le gouvernement fédéral n'y peut pas grand-chose pour l'instant. Le *Citizen* d'Ottawa en a fait état dans son édition du 5 mars 1987. L'article montre que le ministre est certes conscient des disparités régionales, mais il n'a rien prévu dans son budget pour y remédier.

• (1700)

Depuis deux ou trois ans, le fossé ne cesse de s'élargir entre les régions favorisées et les autres. Le député voudrait-il en parler?

Système automatique d'allumage des phares

M. le vice-président: Je regrette, mais il ne nous reste plus de temps.

Comme il est 17 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES-- MOTIONS

[Traduction]

LES VÉHICULES À MOTEUR

PROPOSITION D'UN SYSTÈME AUTOMATIQUE D'ALLUMAGE DES PHARES

M. Arnold Malone (Crowfoot) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait envisager l'opportunité de présenter une mesure législative à l'effet que tout véhicule à moteur fabriqué et vendu au Canada ou importé au Canada soit muni d'un système automatique qui allume les phares à l'avant du véhicule dès que celui-ci est mis en marche.

—Monsieur le Président, l'utilisation diurne des phares vise à accroître la visibilité des véhicules pour qu'ils soient vus avant d'entrer en collision avec un autre véhicule ou avant de heurter un piéton. La protection provient du contraste créé entre le véhicule et son arrière-plan. L'utilisation des phares accroît la visibilité des véhicules la nuit comme le jour, peu importe où ils circulent et quelles que soient les conditions atmosphériques.

Cette mesure représenterait le plus important dispositif de sécurité depuis l'introduction des freins de roue. On a démontré que l'utilisation des phares permet de réduire les accidents plus que tout autre dispositif de sécurité offert par l'industrie automobile.

Près de 45 p. 100 de tous les accidents de la route surviennent en raison d'erreurs de perception visuelle ou d'erreurs d'interprétation du signal visuel perçu. La piètre visibilité des véhicules en est la principale cause.

Les éléments de preuve dont nous disposons révèlent clairement que l'utilisation diurne des phares constitue une mesure de sécurité très efficace. En Suède l'utilisation des phares en tout temps est obligatoire depuis 1977. On estime que ce règlement y est respecté à 95 p. 100. Le nombre de collisions entre véhicules survenant le jour a diminué de 20 p. 100 dans les zones urbaines et de 17 p. 100 dans les campagnes. En été, où les jours sont plus longs, le nombre d'accidents a diminué de 12 p. 100 dans les zones urbaines en Suède.

En Finlande, il est obligatoire depuis 1972 d'allumer les phares en plein jour dans les villes en hiver. Le niveau de participation des automobilistes est élevé et les accidents multiples en plein jour ont diminué dans une proportion de 32 p. 100 depuis 1974.

La compagnie Greyhound Bus Lines a entrepris en Amérique du Nord un projet pilote dans le cadre duquel tous leurs chauffeurs ont dû rouler en phares en plein jour. On a constaté que les collisions diurnes avaient diminué de 24 p. 100 au Canada, et de 12 p. 100 aux États-Unis.

American Telephone and Telegraph a elle aussi entrepris un projet pilote. Les conducteurs de ses véhicules aux États-Unis ont été priés d'allumer leurs phares en tout temps, c'est-à-dire