

6 p. 100 au lieu d'être éliminée complètement. Je ne pense pas que cette réduction soit nécessairement liée aux coûts, mais, je le répète, je ne sais pas combien cette taxe de vente a rapporté. Peut-être quelque chose comme 500 ou 600 millions de dollars. Cela ne serait pas étonnant, si l'on songe à l'escalade des prix que nous avons connue ces dernières années. Je sais qu'elle a rapporté pas mal d'argent. Par contre, lorsque nous considérons à quel point l'inflation a gonflé les coffres, il n'y a pas de doute que cette taxe aurait pu être éliminée tout à fait. Il aurait été beaucoup plus avantageux, si cette réduction était censée être anti-inflationniste et anti-récessionniste ou favoriser la construction domiciliaire dans l'espoir qu'elle ferait baisser le prix dans une certaine mesure, de supprimer entièrement la taxe de vente plutôt que de la ramener à 5 p. 100.

Un des coûts les plus considérables que doit supporter le marchand de matériaux de construction, ce sont les frais d'administration qu'impose la perception de la taxe de vente. Si les commerçants en général pouvaient être exemptés de la perception de cette taxe, qu'il s'agisse d'une petite cour à bois de village ou d'une grande entreprise de vente à rabais dans la banlieue de nos grandes villes canadiennes, ce serait fort avantageux, car ce coût supplémentaire diminue de beaucoup la marge bénéficiaire du marchand de matériaux de construction. Il va sans dire, et ne l'oublions pas, que ses profits ne s'en trouveront pas diminués; la facture ira tout droit au consommateur.

● (1230)

Celui-ci écope toujours. Il assume tous les frais, qu'il s'agisse d'une augmentation d'impôts, d'une majoration des recettes du gouvernement, d'une hausse des cotisations d'assurance-chômage ou d'augmentation du salaire minimum. Peu importe ce dont il s'agit, c'est le consommateur moyen qui paie en fin de compte. Je suis parfois renversé par la naïveté de certains commentateurs, de certains écrits qui réclament ceci ou cela, que le prix qu'il en coûte à l'entreprise commerciale soit reporté sur celui des marchandises. Ce peut être quelque peu vague, mais il n'y a rien de vague dans le coût. La facture va tout droit aux citoyens canadiens, en général, en tant que consommateurs.

Au cours des années, tout ce processus n'a servi qu'à encourager au maximum l'illusion, le gaspillage, les dépenses et le travail improductifs. Cela entre dans le cadre de la bureaucratie excessive qui accable les Canadiens non seulement à l'échelon fédéral, mais aux niveaux provinciaux, à cause de la manière dont se comportent certaines provinces. Je ne puis faire la différence entre le gouvernement fédéral et les provinces.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Comme Edmonton.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Je pourrais critiquer certains aspects là aussi. Le gouvernement provincial de ma propre province n'est pas nécessairement un exemple éclatant de vertu en matière d'administration. Je dois dire qu'il a hérité d'une structure affreuse qui ne peut être transformée en un jour. En tous cas, je dois dire qu'en principe, on devrait s'en souvenir. C'est pourquoi j'aurais aimé que la taxe de vente sur les matériaux de construction soit entièrement supprimée. Certes, on s'est aperçu depuis son entrée en vigueur et surtout depuis 1963, qu'elle avait été une mesure régressive. Au début, environ un tiers des matériaux de construction étaient frappés de la taxe de vente, mais le choc réel s'est produit en 1963.

Loi sur l'accise

Je passe maintenant à la taxe de transport aérien. Cette question a fait, il y a trois ou quatre ans, l'objet d'un débat sur le budget. J'ai alors présenté un amendement qui n'aurait pas modifié le résultat de la taxe et n'aurait pas dérangé les voies et moyens. Je suis toujours du même avis implacable, et je n'éprouve aucun repentir, car je suis convaincu de la justesse de ma motion. Une citation de l'ouvrage d'Erskine May a été évoquée à l'appui d'une décision rendue contre moi, mais il ne faut jamais prendre ce qui est écrit dans un livre comme parole d'évangile. Dans le cas qui m'intéresse, un peu de recherche dans les citations d'Erskine May a révélé que les éditeurs de cet ouvrage avaient fait erreur et que la situation était tout à fait à l'opposé touchant les deux décisions rendues par les présidents de comités de la Chambre des communes britannique à l'époque de la seconde guerre mondiale. Et c'est précisément sur ces décisions que l'Orateur de l'époque s'était alors fondé pour déclarer irrecevable ma motion. Je me permets toutefois de dire que je suis heureux d'avoir découvert qu'elle était conforme au Règlement.

Mais je n'ai pas l'intention pour le moment de présenter une motion pour faire modifier cette décision puisque le ministre a maintenant répondu effectivement à la formule que je demandais précisément alors, bien que je doive avouer que la taxe est légèrement supérieure. Il a probablement été influencé par l'inflation et a pratiquement doublé le montant de la taxe auquel je songeais lorsque j'en ai parlé pour la première fois. J'avais relevé deux points obscurs alors, mais le ministre des Transports (M. Marchand) a depuis fait la lumière là-dessus. Je veux parler de l'impression qu'on avait que la taxe s'appliquerait aux billets vendus aux agences canadiennes de voyages effectués à l'extérieur du pays exclusivement. Cet aspect de la question a été éclaircie.

Une question n'a toutefois pas été éclaircie et j'aimerais que le ministre des Finances (M. Turner) et le ministre des Transports l'examinent en vertu de leur autorité statutaire. Cette taxe englobe tout. Elle porte sur tous les transports aériens. D'après la proposition précédente, les transports aériens avec des appareils inférieurs à un certain poids, en d'autres termes, avec les petits «coucou» utilisés dans le Nord, les biplaces ou les quadriplaces, devaient être exempts de la taxe dans une région où le transport aérien constitue le seul moyen de transport. Les habitants des régions reculées du Nord seront les plus touchés par la taxe, parce qu'ils devront payer chaque fois qu'ils veulent voyager. On a proposé de les exempter de la taxe de transport aérien.

Sauf erreur grossière de ma part, cette nouvelle proposition touche tout le monde. La taxe frappe ceux qui se rendent de Yellowknife à Fort Simpson en avion ou de Fort Simpson à Norman Wells ou à n'importe quel endroit le long du Mackenzie, ou encore à Frobisher ou dans n'importe quelle agglomération du Nord. Elle s'applique à tous les transporteurs aériens ou services aériens commerciaux.

M. Baker (Grenville-Carleton): Que se passe-t-il dans le cas de vols d'Ottawa à Carp?

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Mon collègue a demandé ce qu'on dirait d'un petit vol d'Ottawa à Carp.

Il y aurait une taxe sur ce genre de transport, qu'il s'agisse d'un Cessna biplace ou d'un appareil huit places dont pourrait se servir l'aéroport de Carp, à moins d'exemption.

Une voix: Êtes-vous certain qu'il y a un aéroport à Carp?