

Je me demande ce que le ministre a contre les voyages aériens et les avions, en particulier les petits appareils. Mon collègue de Calgary-Sud a cité, il y a quelques minutes, des chiffres démontrant à quel point les calculs du ministère sont mauvais. Il a rétabli la vérité, nous a donné les coûts d'utilisation du petit avion par gallon d'essence et par passager-mille, et démontré ainsi que l'avion léger n'est pas du tout un gros consommateur d'énergie, ce que les services du ministre sont arrivés à lui faire croire. Le député de Fraser Valley-Ouest nous a indiqué quelle proportion de notre consommation de pétrole est attribuable aux petits avions.

Le ministre n'a peut-être pas lu l'éditorial du numéro de décembre 1974 de *Canadian Aviation*. Permettez-moi d'y puiser certains renseignements. En analysant les chiffres fournis par le Centre de statistiques de l'aviation, la maison Aviation Planning Services Ltd. de Montréal a fait ressortir que l'aviation privée canadienne, sur laquelle pèse la taxe d'accise de 10 p. 100, ne s'est attribué en 1972 que 0.3 p. 100 de la consommation pétrolière totale du Canada. La belle économie d'énergie qu'on va réaliser en lui coupant le carburant!

L'aviation privée a consommé 0.7 p. 100 de l'ensemble du pétrole utilisé par les transporteurs canadiens en 1972. Précisons que cette analyse a porté sur les deux tiers au moins de la totalité des appareils immatriculés au titre de l'aviation civile. Si c'est cela la campagne d'économie énergétique instituée par le ministre des Finances, il aurait intérêt à consulter des spécialistes de l'aviation et des transports—pas le ministre des Transports—et peut-être aussi le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Nous devons ménager notre énergie, oui, mais le ministre le fait à rebours, d'une façon qui ne donnera pas grands résultats, autant que je puisse en juger.

A cet égard, j'ai certaines appréhensions fondées sur une expérience regrettable et qui me pousse à poser une ou deux autres questions: je n'aime pas qu'on me demande de me prononcer sur un bill auquel il manque bien des précisions. Je demanderais au comité de se reporter à l'alinéa 12, page 11 du bill C-40, que voici:

Aéronefs, non compris les planeurs ou aéronefs achetés ou importés et devant être utilisés exclusivement pour fournir une ou plusieurs classes de services aériens que le gouverneur en conseil peut prescrire par règlement...

A mon avis, le comité a le droit de savoir, avant de se prononcer sur la mesure, quelles catégories doivent être exemptées de la taxe. J'invite le ministre à nous éclaircir «graduellement» à ce sujet, puisqu'il est si fort en mesures «graduelles».

A la ligne 36, page 11, au même alinéa, nous trouvons le mot «exclusivement». Le terme permet de supposer que les conseillers du ministre ignorent à quels usages ces aéronefs servent. Le mot «exclusivement» prouve que son ministère manque d'experts en la matière.

Le ministre et son personnel ignorent que les petits aéronefs, qui sont le plus directement touchés par la présente mesure, servent rarement à une seule fin. De temps à autre, ils servent à des fins commerciales. A mon avis, ces faits détruisent l'aspect «exclusif» des critères qu'on peut appliquer.

Accise—Loi

Les expéditions de recherche, de sauvetage, sont automatiquement la tâche de tous les opérateurs privés. Tous les pilotes licenciés au pays sont toujours disponibles pour participer aux opérations de secours auxquelles ils peuvent aider. Et ils le font tout naturellement. C'est pourquoi le critère d'exclusivité qu'on a retenu ici est absurde. Un autre aspect étrange de cette mesure est l'exemption accordée aux aéronefs commerciaux. Je voudrais citer des extraits d'un mémoire présenté par un exploitant d'aéronefs:

• (1540)

Les aéronefs commerciaux ne sont exemptés que s'ils sont utilisés comme tels pendant cinq ans. S'ils sont vendus avant la fin de cette période, la taxe devient alors payable intégralement...

C'est l'interprétation de l'industrie. Si elle se trompe, remettons les choses au point.

... c'est-à-dire, 23.2 p. 100 du prix initial.

Est-ce exact, monsieur le ministre?

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est 22 p. 100, 12 plus dix.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): C'est combiné, si je comprends bien. J'ai cru que c'était clair hier.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'était l'interprétation du député d'Edmonton-Ouest. En fait, c'était 12 plus dix.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Qui a la parole, vous ou moi?

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est vous.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Bon. Je continue la citation:

Cette somme ajoutée à la valeur amortie de l'aéronef représente un pourcentage trop élevé. Sauf erreur, la taxe ne sera pas pondérée en fonction de l'usage commercial. Un grand nombre d'exploitants louent un aéronef pour de longues ou de courtes périodes afin de répondre à une forte demande ou pour exécuter un contrat en particulier. L'injustice de ce système découle du fait que c'est la provenance de l'aéronef qui détermine s'il sera assujéti ou non à la taxe. Il en est de même quand un exploitant commercial achète un aéronef d'un exploitant privé.

Pourquoi un exploitant devrait-il être forcé arbitrairement de garder un appareil pendant cinq ans alors que pour diverses bonnes raisons, il peut avoir à s'en défaire?

C'est injuste. Je dirais même que c'est inique. C'est abuser des particuliers qui utilisent l'avion. Je suis enclin à voter pour l'amendement du député de Moncton qui porte sur le retrait de cette disposition. Puisqu'elle est là, on aurait dû au moins y introduire un système de prorata pour la vente et la revente d'avions.

Nous savons dans quelle situation désastreuse se trouve l'industrie canadienne des transports ces temps-ci. Cela a été évident dans la période des questions, ces derniers jours. A ce propos, je lirai une autre remarque faite par un ami qui travaille dans l'industrie aéronautique. Il s'y connaît dans ce secteur. Voici ce qu'il dit:

Cette taxe serait discriminatoire envers les personnes qui utilisent l'avion, malgré que le transport aérien est plus efficace du point de vue de la consommation de carburant; il réduit aussi le nombre d'heures-hommes; de plus, il permet de desservir les vastes étendues de notre pays, les régions où le transport terrestre est soit mauvais soit inexistant.