

*Taxe d'accise*

nécessaire de limiter la délivrance de permis de travail canadien aux pilotes d'hélicoptère étrangers. Après cette mesure, le ministère a dû créer et financer un programme de formation de deux ans qui lui a coûté environ 2 millions de dollars pour relever le niveau de compétence et d'expérience des pilotes canadiens et faire en sorte que le Canada puisse continuer à assurer, dans l'intérêt du public, les services aériens hélicoptères nécessaires. Cette expérience montre concrètement combien il importe d'avoir des programmes qui permettent d'assurer la formation régulière et permanente de pilotes professionnels et elle montre aussi que c'est mal calculer que de rogner les crédits de ce secteur de l'industrie. Cela étant, monsieur l'Orateur, il semble tout à fait illogique de vouloir adopter maintenant des mesures fiscales qui feraient augmenter les coûts de formation et nuiraient à cette activité.

La taxe de vente a eu un autre effet néfaste sur la vente de pièces et de matériel d'aviation, en ce que ces articles achetés aux fins du transport des passagers, des marchandises ou du courrier, s'ils servent également pour les vols d'entraînement, seront pleinement assujettis à la taxe, même si étant également utilisés à d'autres fins, ils en sont exempts.

● (2100)

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, il ne s'agit que d'un aspect très restreint du bill. Il n'intéresse peut-être qu'une douzaine de députés de part et d'autre de la Chambre, mais il revêt néanmoins une extrême importance et on a trop souvent tendance à le négliger. Au petit aérodrome de Belleville que dirige M. Jim Marker, comme je l'ai dit tout à l'heure, on ne réclame rien. Si le député d'Essex-Windsor (M. Whelan) survole le secteur avec son avion et est contraint d'atterrir, il peut atterrir là en toute sécurité. Il sait qu'il peut se servir gratuitement des installations radio qui s'y trouvent. Le gouvernement fédéral n'a rien à y voir. Et maintenant, le gouvernement veut percevoir une taxe supplémentaire en plus de toutes celles que doivent payer les gens qui utilisent couramment de l'essence pour avion. L'automne dernier, la taxe était d'environ 13c. par litre; elle est à présent de près de 17c. Il ne s'agit là que des taxes et des droits que doivent acquitter les utilisateurs d'avions privés—notamment ceux qui prennent des cours de pilotage—aux différents paliers de gouvernement.

C'est un véritable feu nourri. J'aurai l'occasion dans un autre contexte de consacrer davantage de temps aux conséquences de la décision que le ministère du Revenu a prise relativement à l'exemption de taxe sur le revenu pour les cours de pilotage, en réduisant cette exemption à 35 heures. C'est là une façon extrêmement dangereuse de percevoir quelques cents supplémentaires. Ces quelques cents représentent beaucoup pour ceux d'entre nous qui suivent des cours de pilotage. Ils représentent aussi beaucoup pour tout un secteur de l'économie où des gens consacrent une grande partie de leur vie à cette activité primordiale. Je tiens à dire—j'insiste beaucoup là-dessus—que la motion n° 9 présentée par le député d'Edmonton-Ouest (M. Lambert) reçoit mon appui le plus total.

**Des voix:** Bravo!

**M. Howard Crosby (Halifax-Ouest):** Je remercie Votre Honneur de l'occasion que vous me fournissez d'exprimer mes opinions au sujet du bill C-57 dont la Chambre est présentement saisie. Il tend à modifier la loi sur la taxe d'accise et la loi sur l'accise. Tout d'abord, je tiens à dire que je n'ai pas l'intention de parler de toutes les dispositions du bill, lequel

compte 133 articles. Je vais plutôt limiter mes observations à certains des faits qui ont servi de bouillon de culture à ce bill et les étudier à la lumière des politiques qui l'ont inspiré.

Ce serait très simpliste de dire uniquement que le bill contient des dispositions relatives à l'application de mesures fiscales du gouvernement. Pour comprendre ces dispositions et savoir de quoi elles découlent, nous devons songer à la façon dont le gouvernement a l'intention de constituer ses revenus ainsi qu'aux buts qu'il poursuit à l'intention des Canadiens et que cette politique fiscale peut lui permettre d'atteindre. Pas plus tard que la fin de semaine dernière, nous avons vu, dans les Maritimes, la manifestation des divergences qui séparent les diverses parties du pays en ce qui a trait aux objectifs nationaux, à ceux du secteur privé par opposition à ceux du secteur public et nous avons été à même de constater à quel point ces objectifs sont reliés entre eux.

Au cours du discours qu'il prononçait devant le Conseil des premiers ministres des Maritimes réunis hier à Fredericton, au Nouveau-Brunswick, le premier ministre du Canada (M. Trudeau) a déclaré que le gouvernement fédéral ne pouvait plus assumer tout seul la charge de redistribuer les richesses au Canada parce que la maîtrise sur les ressources économiques et financières du Canada lui avait échappé. La veille, à Halifax, le premier ministre Lougheed, de l'Alberta, avait dit au cours d'un exposé qu'il s'en réjouissait. S'il s'en réjouit, c'est pour l'excellente raison que le secteur privé et les provinces sont capables de réaliser un grand nombre des objectifs en mettant à contribution les moyens du secteur privé.

Aussi, lorsqu'il a dit aux Canadiens que le gouvernement fédéral ne pouvait plus assumer la charge de redistribuer les richesses au Canada, peut-être le premier ministre a-t-il fait appel à un esprit d'entreprise jamais mis à contribution jusqu'à maintenant chez nous. Il se peut que la province de l'Alberta, par l'entremise de son secteur privé et de son gouvernement, relève ce défi et réalise ces objectifs dans ce domaine particulier. Ce défi s'adresserait non pas uniquement à cette région mais à tous les Canadiens. Aussi, nous devons nous rendre compte du fait que, derrière les mesures fiscales dont nous sommes saisis, se trouve la véritable politique du gouvernement, la force réelle du pays, c'est-à-dire ce que nous pouvons accomplir par l'entremise des politiques, des gouvernements et des tendances diverses qui se révèlent à l'heure actuelle.

Comme je viens de le dire, d'une part le premier ministre de l'Alberta estime que le secteur privé peut accomplir beaucoup de choses, tandis que d'autre part le premier ministre du Canada nous dit qu'à moins de prendre des dispositions draconiennes le gouvernement ne pourra plus assumer la responsabilité de redistribuer la richesse au Canada. Mais qui donc a demandé au premier ministre du Canada d'assumer cette responsabilité? Certes, nous voulons, nous exigeons même, un niveau de services normalisé partout au Canada, de sorte que tous les Canadiens bénéficient des mêmes services. Mais aller jusqu'à parler d'être autorisé à redistribuer la richesse du pays, d'être chargé de le faire, c'est là une tout autre affaire. Par conséquent, lorsque le premier ministre du Canada s'adresse au Conseil des premiers ministres des Maritimes et aux Canadiens et leur dit qu'il n'a plus les moyens de redistribuer la richesse au Canada, bien des gens lui donnent volontiers raison et disent qu'il n'a jamais eu ni l'autorité, ni l'obligation de le faire.