

ce poste, mais il ne me servirait à rien de le faire sans cet éclaircissement.

**M. l'Orateur:** C'est peut-être le genre de questions que l'on pourrait poser au ministre lors de l'étude de ce bill en comité, même s'il n'y a pas encore eu de décision sur cet article. J'ignore si le comité est prêt à poursuivre la discussion sur cet article ou s'il va passer à d'autres articles. C'est au comité d'en décider cependant que j'étudie le bien-fondé du rappel au Règlement. Si personne n'a rien à ajouter, je vais quitter le fauteuil pour permettre à la Chambre de reprendre l'étude du bill en comité.

La Chambre, formée en comité plénier sous la présidence de M. Laniel, reprend l'étude du bill C-40 tendant à modifier la loi sur la taxe d'accise et la loi sur l'accise, présenté par M. Turner (Ottawa-Carleton).

Sur l'article 1—

**M. Nystrom:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre. Vendredi, un certain nombre d'entre nous ont proposé toute une série d'amendements éventuels à propos de la taxe sur le transport dans le Nord en ce qui concerne, par exemple, les bateaux de plaisance, les petits bateaux, les motocyclettes, et ainsi de suite. J'aimerais demander au ministre s'il a ou non l'intention de proposer des amendements dans ces domaines. Je sais d'après certaines conversations privées que des députés de tous les côtés de la Chambre approuveraient certaines modifications. Il ne s'agit pas d'une question politique.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'ai pris bonne note des remarques faites à l'occasion de la deuxième lecture. Le mieux serait peut-être d'aborder ces questions lors de l'étude de chacun des articles en particulier. Je me ferai alors un plaisir de répondre sur chacun de ces points.

**M. Nystrom:** Je désirais simplement faciliter le travail du comité et vérifier si nous pouvions nous attendre ou non à certains amendements dans certains de ces domaines. Si le gouvernement s'avisait de préparer ces amendements, il nous épargnerait du travail.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je préfère attendre d'en arriver aux articles. Je m'en tiens à cette façon de procéder.

**M. Lambert (Edmonton-Ouest):** Pour ce qui est de l'article 1, je pose toute la question de la taxe sur les transports aériens car ce bill n'est pas présenté de la même façon que lorsque les premières modifications ont été apportées à la loi sur la taxe d'accise visant la taxe sur les transports aériens, et où l'on prévoyait d'exempter certaines classes d'avion suivant leur poids et leurs catégories. Je voudrais que le ministre nous indique sans équivoque comment il entend procéder pour supprimer cette taxe dans les régions éloignées. Je sais qu'il en a l'intention.

● (1630)

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Je pense que cette façon de procéder est acceptable, monsieur le président. Nous avons convenu que l'article 1 serait considéré comme un article de définition et qu'il y aurait un débat général à ce moment-là avant de passer aux autres articles. Les députés voudraient peut-être s'en tenir à cette méthode.

En fait, il est question de l'article 7, soit l'alinéa 18 c) du bill concernant les règlements. L'amendement au paragraphe c) découle de l'amendement proposé à l'article 1, où l'on définit un transporteur aérien titulaire d'un certificat. Le député désire savoir en fait quelles sont les exemptions.

#### La loi sur l'accise

Le nouvel alinéa 18 c) autorise l'exclusion de certaines catégories de transporteurs aériens de la taxe de transport aérien. Cette disposition nous autorise à exclure bon nombre de services aériens qui existent dans le nord et les régions éloignées, pourvu que ces services permettent l'emploi d'appareils en-deçà d'un certain poids.

**M. Lambert (Edmonton-Ouest):** Monsieur le président, je conteste cette disposition parce que si l'on jette un coup d'œil aux notes explicatives, la définition d'un transporteur aérien telle qu'elle figure déjà dans la loi est la suivante: je ne lirai pas les trois premières lignes, mais à compter de la quatrième:

... une entreprise de transport aérien ou un service aérien commercial entrant dans une ou plusieurs des catégories de classement suivantes décrites dans ce Règlement, à savoir: classe 1, classe 2, classe 3, classe 4 (Groupes AA et A), classe 8, classe 9-2, classe 9-3 et classe 9-4 (Groupes AA et A);

Nous voulons savoir si cela signifie encore la même chose.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, je peux donner aux députés les renseignements que j'ai obtenus du ministère des Transports sur le règlement envisagé. L'amendement que l'on propose actuellement d'apporter à la mesure relative à la taxe de transport aérien permettra de taxer toutes les classes et tous les groupes de services et de poids prévus par la loi, mais des exemptions seront autorisées par voie de règlement. C'est ce que stipulera l'article 18 c). Le Règlement actuel prévoit déjà les exemptions suivantes: tous les aéronefs des classes 2 et 9-2 opérant des transports réguliers à des points précis; tous les aéronefs d'un poids inférieur à 18,000 livres; les classes 3 et 9-3, c'est-à-dire tous les aéronefs de poids inférieur à 18,000 livres et qui opèrent des transports non réguliers à des points précis; les classes 4 et 9-4, vols à la demande: tous les aéronefs de poids inférieur à 18,000 livres; les classes 5 et 9-5, services contractuels. Cette exemption comprend tous les aéronefs de la région opérant sous contrat. La classe 6, clubs aéronautiques: tous les aéronefs des clubs aéronautiques; la classe 7, services spéciaux: tous les aéronefs. C'est après consultation avec l'industrie et d'autres ministères que les aéronefs de poids inférieur à 18,000 livres des classes 2, 9-2, 3 et 9-3 ont été inclus dans le groupe exempt de taxe. En fait, on m'informe que ces exemptions vont bien au-delà des demandes des associations de transport aérien; vraisemblablement, elles en seront satisfaites.

La première exemption se fonde donc sur le poids de l'aéronef, la seconde, sur des critères géographiques, par exemple, le Nord. Il n'existe pas d'exemption générale liée à une région, comme, par exemple, le Nord ou d'autres régions relativement éloignées ou sous-développées. L'application d'un plafond de \$5 à la taxe proportionnelle aidera énormément les lignes aériennes de transport les plus longues et les régions où le transport aérien coûte plus cher, particulièrement le Nord. Autrement dit, la limite de \$5 est particulièrement avantageuse pour le Nord. Les exemptions accordées en raison du poids de l'aéronef y auront leur plus grand effet. Le 31 janvier 1974, 355 aéronefs étaient enregistrés dans le Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest; seulement 19 d'entre eux avaient un poids supérieur à 18,000 livres et pouvaient ainsi être assujettis à la taxe. Il ne s'agit donc pas, monsieur le président, d'un lourd fardeau imposé au nord du Canada.

**M. Firth:** Monsieur le président, j'aimerais formuler quelques observations au sujet du bill C-40 et de la taxe