

personne qui voyage de Vancouver à Ottawa par avion plutôt qu'en voiture. Son billet lui coûtera plus cher que si elle se rendait par avion de Toronto à Ottawa et, dans une mesure correspondante, la taxe sera plus élevée, tout comme la taxe sur l'essence est plus élevée pour un voyage en voiture de Vancouver à Ottawa que de Toronto à Ottawa.

La thèse du député m'a paru intéressante, mais j'ai l'impression, je me trompe peut-être, qu'elle joue plutôt en faveur de la taxe *ad valorem* que contre elle. Si une taxe uniforme était imposée sur chaque voyage par avion à l'intérieur du Canada ou de l'Amérique du Nord, il faudrait probablement que cette taxe soit de \$5. Dans ce cas, la taxe serait égale à environ la moitié du billet pour les personnes parcourant de courts trajets, notamment de Fredericton à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, ou de Vancouver à Victoria. Des gens finiraient par payer une taxe de 50 p. 100 si la proposition de certains membres de l'opposition officielle était acceptée au lieu de la taxe *ad valorem* de 5 p. 100 que propose le gouvernement.

Les députés devraient comprendre que l'imposition d'une taxe uniforme pour chaque voyage effectué dans la zone de taxation définie dans le bill actuellement à l'étude créerait vraisemblablement bien des difficultés. Ainsi, si cette taxe était imposée pour chaque voyage, elle s'appliquerait aux deux trajets compris dans un billet d'aller et retour. Il serait très difficile et probablement impossible de bien définir la nature d'un tel billet. Par exemple, pour un voyage d'Ottawa à Winnipeg et de Winnipeg à Ottawa, via Toronto, donnerait-on un billet d'aller et retour? En donnerait-on un si le voyageur se rendait de Winnipeg à Montréal plutôt qu'à Ottawa?

• (9.40 p.m.)

Si la taxe devait s'appliquer à tout achat de billet, les passagers incluraient dans un seul achat tous les déplacements envisagés pour plusieurs mois, quitte à reporter les portions non utilisées. Il en résulterait un coût additionnel important pour les compagnies aériennes et pour les opérations de vérification.

S'il y avait une taxe fixe pour chaque voyage, je pense que les honorables députés se prononceraient en faveur d'une taxe de départ prélevée chaque fois qu'un passager monte à bord d'un avion. Il me semble qu'une telle taxe augmenterait d'une manière sensible la paperasserie dans les aéroports, tout en ralentissant considérablement le mouvement des passagers. Ainsi que l'honorable représen-

tant de Pembina (M. Bigg) l'a fait remarquer, les retards enregistrés aux aéroports par suite de l'encombrement de ces derniers sont déjà assez considérables et l'institution d'une taxe de départ ne ferait qu'ajouter à cet encombrement—qui pourrait devenir encore pire du fait du plus grand nombre de passagers qui pourront être transportés par les jets géants.

Une taxe de départ uniforme comporterait une certaine injustice. Par exemple, si elle était perçue, un passager volant de Toronto à Vancouver, qui n'aurait pu obtenir un vol direct, mais aurait été obligé de faire escale à Winnipeg et à Edmonton, utiliserait quatre aéroports et il me semble que, logiquement, il payerait quatre taxes de départ. Mais pourquoi devrait-il payer plus de taxes qu'une personne volant directement de Toronto à Vancouver? De plus, une taxe exigible dans chaque aéroport inciterait les voyageurs à rechercher des vols directs et pourrait ainsi privilégier une ligne aérienne donnée.

Il est d'autres points à remarquer. Un argument contre une taxe fixe du type proposé par le député est que, pour produire une recette totale identique, il faudrait sans aucun doute augmenter substantiellement la taxe sur les trajets courts et cela pourrait entraîner une distorsion dans la demande en trajets de courte distance et créerait des problèmes de concurrence vis-à-vis d'autres modes de transport.

J'ai déjà dit que cette taxe est destinée à fournir des recettes permettant d'assurer des services aux voyageurs aériens, services qui ne se limitent pas à l'atterrissage ni au décollage. Les appareils ont accès à une gamme de services beaucoup plus étendue en cours de vol, du point de décollage à celui d'atterrissage.

Je dois en outre souligner que les États-Unis imposent déjà une taxe *ad valorem* de 5 p. 100. Je l'ai mentionné au début de mes remarques, les taxes relatives au transport aérien ont des ramifications internationales. Nos principales lignes aériennes au Canada, Air Canada, le Canadien Pacifique, et les autres sont des transporteurs internationaux et elles ont déjà les mécanismes administratifs voulus pour percevoir la taxe *ad valorem* des États-Unis.

Le député d'Edmonton-Ouest (M. Lambert) a insinué que cette taxe imposerait un fardeau injuste aux lignes aériennes en ce qui concerne la perception. Le régime proposé ressemble fort à celui qui est en vigueur actuellement pour la perception de la taxe de vente, forme analogue de taxe, et nos principaux