

Nous tendons ici à devenir insouciant dans ce domaine. Le gouvernement prétend sans le motiver qu'il faut de l'argent pour ceci, cela, ou autre chose. Les députés devraient savoir ce qui justifie cette taxe.

Le ministère n'a pas révélé qu'elle est la somme nécessaire, ni à quoi elle servira. J'aimerais savoir si l'argent sera déposé au Fonds du revenu consolidé ou dans un fonds de fiducie spécial créé dans le but précis de fournir les sommes destinées à couvrir les frais de construction et d'entretien des aéroports. Je tiens à rappeler à la Chambre que plusieurs aéroports ont été construits lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. Par exemple, nous avons payé pour quatre aéroports, Dorval, Malton, Winnipeg et Edmonton, beaux et grands aéroports construits sans qu'il soit besoin d'imposer une taxe de cette sorte aux contribuables canadiens. Que ce soit l'usager qui paie: de ce côté-ci de la Chambre nous sommes bien d'accord. En d'autres termes, ceux qui se servent des aéroports doivent en payer la construction et l'entretien. Par contre, les Canadiens vivant dans des régions isolées du Canada et qui n'utilisent presque jamais les aéroports ne devraient pas payer ces installations.

Si le principe de taxer ceux qui utilisent les aéroports est juste, comment va-t-on l'appliquer? Selon cette modification, on majorera de 5 p. 100 le prix d'un billet d'avion. L'honorable député d'Edmonton-Ouest (M. Lambert) a fait observer que le voyageur allant, disons, de Toronto à Ottawa paierait une taxe de \$2.10, soit 5 p. 100 du prix du billet, tandis que celui qui va de Toronto à Vancouver, taxé au même taux, paierait cinq ou six fois plus.

Analysons simplement la situation. Celui qui voyage entre deux aéroports, peu importe la longueur du trajet, occupe le même nombre de pieds carrés à l'aérogare, utilise la même aire de stationnement, nécessite les mêmes installations de contrôle, utilise les mêmes salles de toilette, le même restaurant, et ainsi de suite, que celui qui fait le court trajet Ottawa-Toronto. Aussi, il me semblerait beaucoup plus juste d'avoir une taxe de tant par tête, tout simplement. Tout le monde paierait alors la même chose. Les arguments que j'ai invoqués me paraissent tout à fait logiques.

Il existe, aux États-Unis une taxe de 5 p. 100, et les Américains rouspètent; une forte pression politique s'exerce pour la faire changer. Un des principaux arguments se présente sous forme de question: Pourquoi celui qui fait un long voyage subventionnerait-il celui qui en fait un court?

[M. Hales.]

• (8.40 p.m.)

Quand viendra le temps de reviser le tarif du transport aérien, on se réunira pour discuter la situation. On se rendra compte que la personne qui ne fera qu'un petit voyage ne paiera que \$2.10 de taxe. Peut-être arrivera-t-on à la conclusion que ce taux pourrait monter, mais pas celui qui s'applique aux longs voyages. J'essaie de m'imaginer ce qui pourrait arriver le moment venu d'ajuster les taux.

On n'a pas dit si cette taxe s'appliquerait au transport aérien des marchandises. Peut-être le ministre en a-t-il parlé, mais je ne l'ai pas entendu. Il semble que le montant de la taxe sur les billets pour des pays d'outre-mer soit laissé à la discrétion du gouverneur en conseil ou du cabinet. Ils décideront si elle doit être de \$2 ou de \$5. Il serait certes préférable pour nous d'être fixés dès maintenant. Décidons tout de suite; il ne sera alors pas question d'acheter chat en poche, pour ainsi dire. Voilà donc certains points qui me viennent à l'esprit. J'espère que la discussion sera libre au cours du débat et que tout le monde aura la chance d'y participer.

Permettez-moi de vous citer un extrait du *Financial Times* du Canada, numéro du 24 novembre. On dit:

Les fonctionnaires du ministère des Transports prétendent que la taxe rapporterait au gouvernement un revenu supplémentaire de 20 millions de dollars.

C'est beaucoup d'argent. Ne convient-il pas de se demander si, avec cette nouvelle invention, désormais démontrée et éprouvée, qui permet aux avions à faible rayon d'action de décoller sur une fraction minime de la distance requise aujourd'hui, ce revenu supplémentaire en couvrira ou en dépassera le coût? Songeons-y. L'article poursuit en ces termes:

Cela augmenterait le revenu de tous les aéroports de près de 50 p. 100—il est en ce moment de 42 millions de dollars par an—diminuant par le fait même leur déficit d'exploitation. Le chiffre des comptes publics pour 1968-1969 estime celui-ci à 58 millions de dollars environ.

Outre le fait que cela ne taillerait pas dans le vif des dépenses, c'est-à-dire le maintien en activité des services aériens—le contrôle du trafic aérien et des réseaux de télécommunications en sont deux exemples—il reste encore à savoir comment utiliser cet argent.

Cela confirme ce que je disais en entamant mes remarques. Il faudrait fournir plus de détails à la Chambre, expliquant pourquoi cette taxe est nécessaire. C'est bien beau de dire, ici à la Chambre, que nous avons besoin d'argent mais comment allons-nous l'obtenir? Nous allons une fois de plus imposer le pauvre contribuable. Affectons donc d'une