

lui ai montré l'un de ces flotteurs dans ma circonscription, lorsqu'il a inauguré un terminus où s'est posé un avion à réaction, bien qu'il ne soit pas conçu à cet effet. Il y a bien quelques installations, mais le solliciteur général admettra sans doute qu'elles sont plutôt rudimentaires et bon marché. Or, ce sont les installations accordées aux gens qui paieront le plus par habitants, aux termes du projet de loi, pour leurs déplacements en avion.

Tel qu'il est rédigé, le projet de loi oblige les gens qui reçoivent le moins à payer le plus. Le ministre avouera qu'on ne peut appliquer aux Canadiens ou même à d'autres ce principe de fiscalité malhonnête. J'espère que le ministre examinera certains de ces facteurs. Certes, nous aurons sous les yeux un bill qui sort plutôt de l'ordinaire, puisqu'on ne l'envoie pas à un comité permanent de la Chambre. Cependant, il est certain qu'il comporte le genre de proposition qu'on devrait soumettre à un comité permanent ou spécial de la Chambre afin que les personnes les plus concernées par ses détails ou par son application puissent se faire entendre. J'ai simplement cherché à exposer certains aspects du projet de loi sous sa forme actuelle car ils affecteront un pourcentage très important de la population que je représente à la Chambre et qui n'a pas d'autres moyens de transport que l'avion, lequel revient très cher par mille à cause de la rentabilité de l'entreprise.

**M. Lundrigan:** Monsieur le président, j'aimerais poser au ministre une question concernant cet article du projet de loi. Le ministre a mentionné certains transporteurs qui seront exemptés de la taxe. J'ai écouté le député de Churchill et je viens d'entendre le député de Comox-Alberni. Ma conviction est donc plus ferme que jamais: un grand nombre de gens des régions où l'avion est le seul moyen de transport devront assumer le maximum du fardeau fiscal. Les fonctionnaires du ministère ont certainement fait des enquêtes. Le ministre pourrait-il nous dire quelles enquêtes ils ont faites au sujet des villes et des communautés du Canada où n'existent que les services aériens? Je songe à des endroits comme Lac-la-Biche en Alberta, Wabush au Labrador et Terre-Neuve, lesquels dépendent surtout du transport aérien.

A Toronto, par exemple, il y a des gens qui, de toute leur vie, n'auront peut-être jamais à dépenser ne fût-ce que cinq sous pour voyager en avion, mais ceux qui vivent à Wabush n'ont pas le choix. Si les habitants de cette région veulent se déplacer, il leur faut bon gré mal gré prendre l'avion. J'ai visité il y a quelques mois Lac-la-Biche en Alberta. Sauf erreur, c'est le seul moyen de transport dont dispose cette communauté en plein développe-

ment. Supposons que le bill n'a pas été rédigé à l'aveuglette, que le gouvernement a mesuré la portée de ce projet de loi et a élucidé la question de savoir qui paiera les taxes et quel en sera le montant. Quelle étude a-t-on faite des régions qui ne disposent que des transports aériens et quel est le revenu, calculé par tête d'habitant, qui en résultera?

**L'hon. M. Gray:** Monsieur le président, les études qui sont à la source de la proposition contenue dans l'exposé budgétaire et celles qui l'ont suivie lors de la rédaction du bill n'ont pas été, je pense, entreprises exactement selon la forme souhaitée par mon honorable ami. Je puis lui assurer, ainsi qu'au député de Comox-Alberni, que le bill n'a pas été rédigé au hasard. Je crois savoir qu'avant de le rédiger sous sa forme actuelle pour le soumettre à la Chambre, on a consulté l'Association des transports aériens du Canada qui représente un nombre appréciable de transporteurs de tous genres dans le pays.

• (4.10 p.m.)

Il y a eu des consultations avec les principales lignes aériennes canadiennes, comme Air Canada et la CP Air. Il y a eu des échanges de vues avec l'Association internationale des transports aériens et avec les fonctionnaires du ministère des Transports eux-mêmes qui, je suppose, doivent être suffisamment renseignés sur tout ce qui a trait aux transports aériens dans toutes les parties du pays. Quant à préciser la portée de la taxe, comme il s'agit d'un pourcentage, d'une taxe proportionnelle, il est aisé de la déterminer en appliquant le pourcentage au prix du billet. Chacun peut donc ainsi en mesurer la portée pour n'importe qui, à partir de n'importe quel point du pays. Pour autant que je sache, les études relatives au bill n'ont pas porté sur le revenu calculé par tête d'habitant; elles ont plutôt été faites dans le sens que j'ai décrit.

Tandis que j'écoutais mon honorable ami et le député de Comox-Alberni, je songeais à considérer cette situation, qu'elle a quelque rapport avec celle où se trouvent actuellement ceux qui peuvent se déplacer en auto. Les automobilistes doivent payer une taxe sur l'essence qu'ils achètent. Je ne puis la calculer exactement, au pied levé, mais elle est d'environ 5 p. 100 en sus du prix payé au gallon; plus ils vont loin, plus ils achètent de gallons et plus ils paient de taxes.

**L'hon. M. Lambert:** Oui, mais c'est pour l'aménagement de routes.

**L'hon. M. Gray:** Sans doute, mais patientez un peu. Si donc le Parlement accepte la proposition relative à cette taxe, les voyageurs paieront une taxe sur le montant du prix de leur billet d'avion, surtout ceux qui ne peuvent