

imposons aussi les autres usagers. Quand le gouvernement va-t-il examiner cet aspect des droits perçus aux aéroports?

Encore une fois, en terminant, j'affirme que cette taxe équivaut à la pure discrimination contre ceux qui vivent dans les régions reculées ou qui font de courts voyages aériens à l'intérieur d'une région, parce que, entre autres raisons, les tarifs aériens sont beaucoup plus élevés dans ces régions, toutes proportions gardées, que pour les trajets plus longs. J'ignore comment on peut qualifier cette taxe de juste. J'apprécierais les commentaires du ministre sur ma question: quels frais cette taxe imposerait-elle directement à l'État.

M. Bigg: Monsieur le président, il semble qu'il s'agit là d'un autre cas où le gouvernement a d'abord pris sa décision, puis a présenté la mesure législative en exprimant presque du ressentiment de ce que nous ayons même une opinion. Le ministre devrait faire bon accueil aux suggestions de ce côté-ci de la Chambre. D'après les renseignements qui nous ont été fournis jusqu'à présent, les choses sont loin d'être claires. Presque tous ceux qui sont intervenus de ce côté-ci de la Chambre estiment que la taxe proposée est discriminatoire. Il existe certainement d'autres moyens de trouver les 20 millions de dollars que l'on escompte de cette taxe.

Le dernier député qui a parlé a proposé—et je dois convenir que sa suggestion est valable—que nous taxions les lignes aériennes elles-mêmes au prorata de leurs affaires. Si les lignes aériennes veulent transmettre cette taxe à leurs clients, par une augmentation générale de leurs tarifs ou sur une base individuelle, elles connaissent le transport aérien mieux qu'aucun d'entre nous ne peut espérer y parvenir. Les gens qui se servent vraiment des aéroports, ce sont ceux qui ont des avions ou qui en pilotent. Il vaudrait mieux taxer ces usagers directs au pro rata des affaires réalisées. Il est évident que si l'on suit cette méthode, c'est le public qui paiera. D'un autre côté, les compagnies qui paieraient le plus seraient celles qui font le plus d'affaires.

Il pourrait sembler que, selon cette formule, Air Canada aurait à payer un fort montant. Mais, ainsi que nous le savons, Air Canada est une société de la Couronne et elle ne ferait que prendre l'argent dans une poche pour le mettre dans l'autre.

C'est une autre façon de susciter de la concurrence entre compagnies aériennes. Comme je l'ai dit hier soir, l'industrie aéronautique du Canada s'est laissé dépasser par les événements. Le Canada devrait être desservi par n'importe quelle ligne aérienne désireuse de le faire. Les monopoles n'ont pas leur place

[M. Harding.]

dans l'aviation; ce qu'il faut, c'est une concurrence saine, ce qui, en soi, sera avantageux pour les lignes aériennes et nous permettra d'obtenir le revenu supplémentaire requis.

● (5.00 p.m.)

Les Canadiens à revenu moyen sont déjà surchargés d'impôts, et nous leur demandons de se serrer la ceinture et de racheter le Canada. Comment, grands dieux, y parviendrons-nous? Presque tous les mois, le gouvernement introduit une nouvelle mesure fiscale qui vise la laborieuse classe moyenne au Canada. Je n'aime pas employer le terme «classe», mais on nous le sert à toutes les sauces. Mes honorables amis à ma gauche parlent toujours de la lutte des classes; et même si les honorables vis-à-vis n'en parlent pas, ils la pratiquent. A l'heure actuelle, cette lutte est dirigée contre les salariés qui font de \$6,000 à \$12,000 et à qui l'on demande de payer encore plus d'impôts. A mon avis, nous sommes en train de tuer la poule aux oeufs d'or.

Dans une des rares explications que le ministre a daigné nous donner, il a dit que certains avions qui servent dans le Nord pèsent moins que la limite établie. A mon avis, il serait plus juste de prélever une taxe d'après le nombre des voyageurs payants plutôt que d'après le poids de l'aéronef. Prenons le cas de ceux qui transportent des marchandises et des voyageurs. Le poids des marchandises pourrait dépasser le poids limite, mais, les voyageurs payants auraient aussi à payer la taxe. Ainsi, les mineurs, les prospecteurs et nos indigènes seraient victimes de discrimination.

S'il faut imposer ce genre de taxe, la façon la plus simple de le faire, c'est de l'imposer aux lignes aériennes. Je le répète: bien des lignes aériennes veulent employer nos aéroports canadiens. Je puis reporter le ministre aux centaines de lettres que j'ai reçues à cet égard. Ces lignes aériennes se serviraient des installations que nos contribuables ont déjà payées et, en leur imposant une taxe, on répartirait le fardeau fiscal un peu plus équitablement. Un impôt fondé sur la longueur du trajet se révélerait particulièrement lourd pour un père de famille qui déménagerait d'Halifax à Yellowknife. Le montant de sa taxe serait cinq ou six fois celui d'un homme d'affaires qui va dans le Nord retirer un million de dollars d'explorations pétrolières ou autres, et c'est injuste à mes yeux.

Je ne crois pas non plus, comme le pense le ministre, qu'il serait difficile de calculer une taxe de ce genre. Le père de famille pourrait acheter tous les billets en son nom, verser la taxe sur son propre billet, tandis que sa