

\$106. Le petit homme d'affaires qui doit inévitablement se rendre dans l'Est du Canada se trouve injustement pénalisé, me semble-t-il.

Le ministre n'est-il pas d'accord?

M. Harding: Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux questions au ministre et faire ensuite quelques observations. Le ministre a indiqué précédemment qu'il n'y aurait pas de taxe pour certains modèles d'avions pesant moins de 18,000 livres. Je n'ai pas très bien saisi ce qu'il a dit à propos des hélicoptères. Le ministre pourrait-il nous dire quand des taxes seront imposées à ceux qui affrètent des hélicoptères et si le classement par poids s'applique aussi à ce genre d'aéronefs? Le ministre pourrait-il nous fournir ces renseignements dès maintenant?

L'hon. M. Gray: Monsieur le président, j'ai signalé précédemment dans le cours de la discussion que serait exclu de la définition figurant à l'article 8 un modèle de transporteur qui se trouve dans la classe 4 du Règlement sur les services aériens, mais pas dans les groupes AA et A. Ce sont des transporteurs autorisés à exploiter des services d'affrètement au Canada au moyen d'aéronefs dont le poids autorisé au décollage est inférieur à 18,000 livres. On m'apprend que cela exclurait, selon la définition de transporteur aérien, virtuellement tous les hélicoptères en usage à l'heure actuelle. Il y a d'autres catégories de transporteur aérien, je les ai mentionnées tantôt; or, comme les hélicoptères entrent dans ces catégories, ils seraient, je présume, également exclus.

• (4.50 p.m.)

M. Harding: Je remercie le ministre de ses explications. J'aimerais soulever quelques points à propos du bill considéré de façon générale. Encore une fois, me semble-t-il, la taxe proposée ne se fonde sur aucune base équitable réelle. Elle n'a aucun rapport avec la distance, elle est liée directement aux montants payés ou payables. D'autres orateurs l'ont signalé. J'aimerais me joindre à eux pour m'opposer à cette méthode injuste qui nuit surtout aux gens qui vivent dans les régions septentrionales, et dans les régions rurales ainsi que ceux qui voyagent sur de courtes distances.

Au cours du mois dernier, nous avons subi un contretemps—une hausse de 30 p. 100 du tarif des transporteurs locaux. Elle a été autorisée par la Commission canadienne des transports, qui a sans doute jugé que la compagnie devait hausser son tarif pour pouvoir continuer. Toutefois, notre tarif se trouve beaucoup plus élevé que celui des transpor-

teurs nationaux. Voici ce qui arrive. Une hausse marquée frappe nos régions septentrionales et le Nord en général, et les raisons en sont multiples—la population qui fait vivre une entreprise est moins dense et il est plus compliqué de transporter les voyageurs dans les endroits écartés. Cette nouvelle taxe donne un dur coup aux intéressés et leurs représentants ont absolument le droit de protester.

Le député de Grandeur-Twillingate vient de le demander: Qui souffre davantage? Ce sont les gens des régions écartées. Suivant le projet de loi, les citadins, qui ont déjà toutes les facilités en fait d'aéroports, paieront la taxe la plus faible. Les citadins ont non seulement de meilleures installations, mais encore de meilleurs moyens généraux de communication, de meilleurs champs d'atterrissage, de meilleurs appareils de guidage des avions, et le reste. Que le ministre retourne au ministère et qu'il cherche un meilleur moyen d'appliquer la taxe aux usagers des transports aériens s'il préconise un régime équitable. Après tout, le gouvernement n'est-il pas censé être juste et ne se propose-t-il pas de créer une société juste?

Il y a une ou deux questions que j'aimerais poser. Le ministre pourrait-il nous dire tout d'abord si le ministère a calculé ce qu'il en coûterait au gouvernement si cette taxe était approuvée. Les membres du cabinet, le personnel du gouvernement et les fonctionnaires de l'État en général en seront-ils exemptés ou cette taxe sera-t-elle imposée sur le prix de leur voyage et imputée au Trésor? S'il y a eu une enquête à ce sujet, le ministre pourrait-il nous donner le coût estimatif de cette taxe pour le gouvernement lui-même? Y aura-t-il des frais imposés, par exemple, sur le tarif de transport que paie le personnel des forces armées qui utilisent les services aériens? Il faudrait que le ministre réponde cet après-midi à ces questions.

Aujourd'hui, un honorable député a plaidé éloquemment en faveur d'un monopole pour Air Canada. Sa thèse m'a paru solide. Nous autres, contribuables, payons tous les frais de construction des aéroports et de leurs installations, dans le Canada tout entier.

Je passe maintenant à une autre question soulevée cet après-midi—sauf erreur, le ministre compte faire enquête à son sujet. Une foule d'avions privés, d'un bout à l'autre du Canada, utilisent les installations de nos aéroports. Payeront-ils la taxe? Je soutiens que si nous imposons le pauvre Jean Untel qui doit voyager par avion, alors, que diable,