

eu l'occasion de voyager un peu par avion et j'ai remarqué qu'une taxe *per capita* était imposée aux aéroports.

• (3.50 p.m.)

On a aussi signalé que les pilotes d'avions légers qui, dans le Nord, relient des petites localités isolées à des zones plus peuplées se trouveraient pénalisés par cette taxe *ad valorem*.

Dans la plupart des cas, ces petits appareils utilisés pour acheminer des personnes et des marchandises en provenance du Nord et d'autres régions périphériques du pays n'assurent qu'une partie des escales. Ces appareils vont jusqu'à Edmonton, Churchill ou Calgary, où les passagers prennent ensuite des avions d'Air Canada ou des Lignes aériennes du C.P. pour finir leur voyage. Ces gens-là se trouveront pénalisés par la taxe *ad valorem*. N'oublions pas que pour eux les frais seront bien plus élevés pour les vols à longue distance, que ceux-ci soient ou non effectués en deux ou trois étapes à bord d'appareils différents. Cela s'applique particulièrement aux vols à destination de Toronto ou de Montréal. La dépense est bien plus grande que pour la majorité des gens qui vivent dans les régions peuplées du Canada.

Puis-je rappeler aux députés la demande dont est saisie la Commission des transports quant aux services-voyageurs dans l'Ouest du Canada. Isolés des grands centres du pays, les gens de l'Ouest, s'ils doivent venir dans l'Est par affaires, paieront davantage. La nature même de leurs occupation les forcent à voyager par avion. L'imposition de la taxe *ad valorem* va les défavoriser.

Je pourrais vous apporter bien d'autres arguments, mais je vais me contenter, pour le moment, d'appuyer mes collègues et de m'opposer à ce que je crois être une mesure discriminatoire. Je favorise l'imposition d'une taxe par tête, mais non d'une taxe *ad valorem*.

**M. Barnett:** Monsieur le président, j'ai entendu l'honorable député de Churchill dire qu'il ne voulait pas discuter avec le ministre. Après avoir entendu les réponses du ministre, je me sens de plus en plus enclin à discuter avec lui. Ce projet de loi a, de toute évidence, été rédigé dans un cénacle quelque part au ministère des Finances, sans que ses auteurs comprennent vraiment le transport aérien au Canada. Revenons aux origines du projet de loi. Quand le ministre des Transports, maintenant président de la Commission canadienne des transports, a débattu ici même les principes de la nouvelle loi sur les transports, je me souviens qu'il avait alors parlé de l'idée de percevoir une taxe de l'usager; autrement dit ceux qui utilisent les installations de transport aménagées à même le Trésor public

devraient être appelés, dans des limites raisonnables, à payer pour cet usage. Ce principe ne soulève peut-être pas beaucoup de controverse chez les députés, mais on pourrait argumenter sur la façon et le moment où il devrait être appliqué.

Lorsqu'on examine ce bill avec l'idée qu'il comporte une taxe uniforme à tant pour cent des sommes versées pour un transport aérien au Canada, on commence à comprendre à quel point il est absolument inéquitable. Je reconnaissais que ce principe pourrait être équitable s'il s'appliquait aux lignes aériennes de la classe 1 exploitant les principales voies aériennes du Canada. Le ministre des Transports nous a beaucoup parlé des frais croissants d'exploitation et de construction des grandes aéroports au Canada. N'importe qui d'entre nous ayant eu l'occasion d'utiliser les services existants peut s'imaginer ce que nécessitera la mise en service des jets géants. Si c'est ce dont parlent les porte-parole du ministère des Transports, je suis d'accord avec eux. Lorsqu'il s'agit des usagers de services aériens de la classe 3, comme c'est le cas dans ce bill, et qu'on les met dans la même catégorie que ceux des services de la classe 1, il devrait être évident, même pour un ministre de la région métropolitaine de Toronto qui dirige l'examen de ce bill à la Chambre, combien cela est absurde et ridicule.

Je pourrais apporter à la Chambre toute une liasse de lettres venant de mes commettants. Ils discutent invariablement des tarifs des lignes aériennes. J'ai reçu récemment une lettre inspirée à son auteur par la Commission des transports aériens. Mon commettant affirme, avec preuves à l'appui, qu'on peut franchir 2,000 milles par avion dans certaines parties du Canada au même prix qu'il en coûte pour franchir 200 milles par avion dans ma circonscription. Cela signifie que ceux qui voyagent 200 milles entre des petites localités dans ma circonscription doivent payer la même taxe que ceux qui voyagent de Vancouver à Winnipeg.

Les exploitants de ces services qui utilisent de petits avions comprennent mieux la situation, et ils signalent que pour que ces entreprises soient rentables, il faut absolument que le tarif par mille soit plus élevé. C'est particulièrement vrai d'un avion qui transporte des passagers sur un parcours qui comporte des escales à tous les 20 milles. Cela saute aux yeux si l'on compare ce genre de service à celui qu'assure un appareil qui franchit une distance de 2,000 milles sans escale et qui transporte 10, 15 ou 20 fois autant de voyageurs.

Plus on étudie ce principe d'une taxe uniforme de tant pour cent sur les sommes versées, plus il devient évident que c'est une façon absolument injuste de régler un pro-