

un embarcadère et il y a la communication par radio, mais c'est à peu près tout; embarcadère au départ et ensuite les appareils amerrissent sur flotteurs. Si les gens qui empruntent ces avions allaient devoir payer la surtaxe de 5 p. cent du prix du billet pour se rendre dans les régions reculées, les taux étant déjà assez élevés, j'inviterais le ministre et ses fonctionnaires à entreprendre un programme de ce genre pour découvrir combien de temps ils se retiendraient de protester contre une injustice évidente. J'estime que ce serait une injustice de mettre sur le même plan un service de ce genre et un service de transport à horaires réguliers d'une grande compagnie d'aviation.

**L'hon. M. Gray:** A mon sens, les exclure de la définition de transporteurs aériens titulaires d'un certificat aurait pour effet qu'au moins une partie considérable des voyages en avion dans des régions isolées serait exempte de cette taxe. Il conviendrait peut-être que je précise pour le compte rendu une liste des catégories de compagnies qui ne relèvent pas de la définition de transporteurs aériens titulaires d'un certificat. Cela contribuerait peut-être à éclaircir la question. Voici la liste des catégories de compagnies qui ne relèvent pas de la définition de transporteurs aériens titulaires d'un certificat: Catégorie 4, en dehors des groupes AA et A.

Ce sont des compagnies autorisées à exploiter un service de nolisements au Canada au moyen d'avions d'un poids de décollage autorisé de moins de 18,000 livres. De ce fait, sont exclus de la définition de transporteur aérien une gamme étendue d'avions utilisés pour des services de nolisements dans le Nord, y compris les avions Otter, Twin Otter, Beaver, Norseman, Skyvan et Gruman Goose, ainsi que presque tous les hélicoptères actuellement en service.

Vient ensuite la Classe 5: transporteurs autorisés à exploiter un service aérien commercial contractuel ayant pour objet le transport des personnes ou des marchandises, uniquement en conformité d'un ou de plusieurs contrats déterminés.

Un exemple serait la Hollinger Ungava Air Transport organisée par la Iron Ore Company of Canada pour le transport aérien de personnes et de cargo pendant la construction d'une voie ferrée menant à l'emplacement de son entreprise au Québec et au Labrador. La Hudson's Bay Air Transport Limited serait un autre exemple. Ces transporteurs doivent servir une ou plusieurs compagnies connexes et je crois savoir qu'ils ne sont pas nombreux.

Puis, la Classe 6: transporteurs autorisés à exploiter un service aérien commercial d'aéro-club ayant pour objet l'entraînement

au vol et le vol récréatif pour les membres de clubs constitués en associations sans but lucratif.

Et la Classe 7: transporteurs autorisés à exploiter un service spécial tel que le saupoudrage des récoltes, les relevés aériens, la lutte contre les incendies.

Classe 9-5: transporteurs aériens nationaux ou étrangers autorisés par le Comité à exploiter, sans horaire fixe, entre le Canada et un autre pays, un service commercial, en vertu d'un ou de plusieurs contrats déterminés. Il y a le cas, par exemple, de l'Hudson's Bay Air Transport Limited.

Classe 9-7: transporteurs aériens nationaux ou étrangers autorisés par le Comité à exploiter, sans horaire fixe, entre le Canada et un autre pays, un service spécial. Ils sont très peu nombreux à ce que je crois comprendre.

**M. Simpson:** Monsieur le président, bien qu'il me plaise d'entendre le ministre nous décrire certains genres de transporteurs aériens qui seraient exempts de cette taxe, je soutiens néanmoins que sous bien des rapports cette mesure législative désavantage ceux qui vivent dans les régions isolées du Nord canadien. Le ministre nous a dit que de petits avions assuraient le transport des voyageurs dans bon nombre de ces localités, et c'est vrai en général. Qu'il n'oublie pas, cependant, que nous préférons les services de transport aérien à horaire régulier, du moins chez moi au Manitoba. Les voyageurs ont le choix entre l'avion ou le train qui met excessivement de temps à se rendre dans les régions les plus peuplées de la province. Les taux sont suffisamment élevés et pourtant on impose une taxe à des gens qui doivent utiliser le service de transport que nous étudions en ce moment. Le ministre nous a dit que dans bien des régions éloignées on se servait de petits avions seulement.

● (3.40 p.m.)

Dans beaucoup de régions isolées du Nord du Manitoba, la province a construit, à ses propres frais, des pistes d'atterrissage pouvant accommoder d'assez gros avions, aptes à porter plus de 18,000 livres. Cette taxe de 5 p. 100 est destinée au Trésor fédéral et j'imagine que le ministère des Transports en retirera quelque avantage dans l'exposé budgétaire.

Depuis sept ans, nous demandons au ministère des Transports de favoriser la construction des pistes d'atterrissage dans les régions isolées et éloignées du Nord du Manitoba, mais nous n'avons eu aucun succès. Néanmoins, le ministère du Nord canadien a construit au Manitoba une quinzaine de pistes