

grands pays. Des aéroports comme celle de Londres, qui est beaucoup plus grande que toutes celles que nous avons au Canada, appliquent des taxes de départ. Je suis passé par des aéroports comme celui-là et je n'ai pas été très retardé. La taxe fixe est soit ajoutée de façon distincte au prix de votre billet ou bien il faut un billet au guichet. La perception se fait sur place. Dans la plupart des cas, ce ne sont pas les sociétés aériennes qui devront se préoccuper de percevoir cette taxe. Ce seront les dirigeants de l'aéroport. Il y a différents moyens de le faire. J'y reviendrai lorsque nous discuterons du paragraphe 10. Le ministre a mentionné ceux qui seraient visés par l'expression «transporteur aérien titulaire d'un certificat». Ceci me laisse croire que la perception de cette taxe se fonde sur une base restrictive, et, à mon avis, cette base devrait être élargie.

L'hon. M. Gray: Monsieur le président, je devrai peut-être m'étendre sur la thèse du député. Il ne faut pas oublier que les propriétaires d'une société ou d'un avion privé appartenant à la catégorie que l'honorable député a mentionnée cotisent en payant des droits d'atterrissage et autres frais perçus aux aéroports. Le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, a déclaré que tous ces droits et redevances faisaient l'objet d'un réexamen, et il est fort possible qu'ils subissent des hausses appropriées, lorsqu'il y aura lieu. S'il se révèle que les usagers d'avions de ce genre ne paient pas leur quote-part comparativement aux passagers des autres catégories d'avions, lesquels devront payer la taxe, on pourra régler cela en rajustant de la façon voulue l'échelle des droits d'atterrissage et des autres frais perçus pour ces avions.

• (3.30 p.m.)

Je ne pense pas que le député ait eu l'occasion d'examiner comme il l'aurait souhaité les difficultés administratives que comporterait la perception d'une taxe de départ. Celle-ci n'atteindrait pas nécessairement les administrateurs de sociétés qui ne passent pas par l'aéroport principale pour s'embarquer sur l'un de ces avions; ils pourraient passer par des terminus privés. Songez au personnel et aux dossiers que cela exigerait. Il me semble qu'une attitude plus positive à l'égard de la catégorie mentionnée par le député serait une révision de l'échelle des droits et des redevances exigés des usagers.

Je pourrais rappeler certaines de mes observations d'hier soir sur les difficultés que suscite le recours à une taxe de départ, les injustices qui en résulteraient pour les voyageurs qui se déplacent, disons, de Vancouver à Halifax et qui, pour une raison quelconque,

[L'hon. M. Lambert.]

doivent faire escale à plus d'un aéroport. Selon la proposition du député, ils devraient acquitter quatre taxes.

Des voix: Non.

L'hon. M. Gray: L'honorable député a parlé d'une taxe de départ de l'aéroport. A chaque escale, un passager doit changer d'avion et repartir.

L'hon. M. Lambert (Edmonton-Ouest): Cela ne tient pas debout et vous le savez.

L'hon. M. Gray: C'est un problème à étudier. Peut-être l'honorable représentant a-t-il une solution. Je ne crois pas qu'il a étudié comme il aurait dû le faire la congestion qui surviendrait au moment du recouvrement des taxes de départ, c'est un problème qui devient de plus en plus évident dans les aéroports étrangers et qui le deviendra sans doute encore plus lorsque les avions à réaction géants seront en service. Je peux dire que les compagnies d'aviation les plus achalandées estiment que s'il doit y avoir une taxe dans ce domaine elle devrait être selon la forme proposée plutôt que sous forme de taxe de départ, surtout si on considère toutes les difficultés administratives.

Je l'ai dit l'autre soir, les principales lignes d'aviation sont déjà astreintes à percevoir une taxe d'une nature similaire pour les vols aux États-Unis. Si mes renseignements sont vrais au sujet des compagnies en question, je dis que nous devrions tenir compte de leur opinion qui est fondée sur l'expérience pratique, et cette opinion a été présentée au gouvernement quand celui-ci préparait le projet de loi à l'étude aujourd'hui.

M. Simpson: Ai-je bien compris? Le ministre a-t-il dit que les passagers à bord d'avions d'une capacité inférieure à 18,000 livres ne seraient pas assujettis à cette taxe?

L'hon. M. Gray: Si l'appareil est de la catégorie des avions nolisés.

L'hon. M. Lambert: Je voudrais être fixé là-dessus parce que c'est une des catégories les plus importantes. Mais nous allons trop vite. Est-il juste de conclure que tout avion, en service nolisé et jaugeant moins de 18,000 livres, n'aura pas à être immatriculé comme transporteur aérien? Il s'agit surtout des vols nolisés pour fins de prospection, surtout du pétrole dans les territoires du Nord-Ouest, ou pour la chasse. Ces vols se font sur une grande échelle et, en toute franchise, les installations du ministère des Transports sont plus que rudimentaires. Celui-ci fournit peu ou point de service. En effet, il peut y avoir