

transporteurs aux États-Unis qui sont assujettis à la taxe *ad valorem* de ce pays.

Le député de Waterloo (M. Saltsman) a débuté en affirmant que la taxe projetée n'était pas conforme aux normes commerciales—qu'elle représentait en réalité une subvention à l'entreprise. Toutefois, le député d'Edmonton-Ouest estime que la taxe imposera un fardeau injuste à l'entreprise. Ma foi, ils ne peuvent avoir tous deux raison. Il semblerait que, comme d'habitude, la proposition du gouvernement se situe entre ces deux extrêmes de façon à ne nuire aux intérêts d'aucun secteur de la société canadienne.

Un ou deux députés ont parlé des répercussions de cette taxe sur les vols d'affrètement, disant qu'elle créerait des difficultés aux personnes qui ont épargné pendant des années en vue d'utiliser de tels vols. Permettez-moi de signaler que la plupart des vols d'affrètement sont à destination d'outre-mer et, comme je l'ai dit tantôt, ces vols ne sont pas frappés de la taxe *ad valorem*, mais de la taxe de vol qui est établie d'après le nombre de places dans l'appareil. J'ai déjà mentionné, je crois, qu'à l'origine, la taxe de vol serait de \$5 pour chaque billet vendu, et que le gouverneur en conseil serait autorisé, si le Parlement est d'accord, à réduire cette taxe. Si le Parlement est prié de donner un tel pouvoir au gouverneur en conseil, c'est qu'à l'heure actuelle les États-Unis ne taxent pas les vols à destination d'outre-mer. Cependant, le Congrès est saisi d'un bill qui non seulement porterait la taxe *ad valorem* de 5 à 8 p. 100 mais créerait une taxe de vol d'environ \$3 sur les vols à destination d'outre-mer.

Naturellement, si le Congrès américain adopte une loi comme celle dont je viens de parler, le Canada devra faire les ajustements voulus à la taxe sur les vols en partance du Canada à destination d'outre-mer; autrement les passagers auraient avantage à acheter leurs billets aux États-Unis plutôt qu'au Canada.

Je reprends certaines remarques du député de Waterloo au cas où il y aurait confusion à ce sujet. Sauf erreur, contrairement à ce qu'il a dit, la nouvelle taxe ne servirait pas à l'exploitation d'Air Canada, mais bien à l'entretien des aéroports et des moyens de transport et au paiement partiel du coût de leur développement, actuellement absorbé par le ministère des Transports.

Bien que le député ait fait des commentaires intéressants sur une politique aérienne nationale, nous n'étudions pas ici l'opportunité d'a-

[L'hon. M. Gray.]

voir une, deux ou plusieurs lignes aériennes d'envergure nationale. Soit dit en passant, sans préjuger de ce que la politique devrait être, je crois savoir que le Canadien Pacifique, même si c'est une société privée, paie des impôts au gouvernement fédéral, probablement au taux maximum de 50 p. 100 prévu pour les sociétés. S'il réalise des profits, le gouvernement fédéral et les contribuables en général bénéficient donc de la moitié. Il me semble que l'accroissement du trafic aérien nécessitera l'expansion des moyens de transport aériens, peu importe le nombre de lignes d'envergure nationale que nous puissions avoir. Que nous en ayons une, deux ou trois, nous devrons nous occuper d'un plus grand nombre de voyageurs.

[Français]

L'honorable député de Bellechasse (M. Lambert) m'a demandé de donner des renseignements sur le rendement de cette nouvelle taxe. Comme je l'ai déjà mentionné, je crois que ce rendement sera de l'ordre de 20 millions de dollars.

Il m'a aussi demandé de donner des informations sur le but de cette nouvelle taxe. Si l'on jette un coup d'œil, encore une fois, sur l'exposé budgétaire de l'honorable ministre des Finances (M. Benson) du mardi 3 juin 1969, nous constatons que l'honorable ministre disait, et je cite:

Une autre mesure importante du budget a pour origine la politique générale visant à demander à ceux qui bénéficient directement des services ou des installations fournies par le gouvernement de payer des redevances plus en rapport avec les frais directs en question.

Parlant du coût, il disait, et je cite:

... de la construction, de l'équipement, de l'exploitation et de l'entretien des aéroports et autres installations nécessaires au transport aérien ... sont maintenant très élevées.

C'est en vue d'atteindre ces buts que je demande l'appui de la Chambre pour imposer cette nouvelle taxe.

L'honorable député a parlé d'une façon très intéressante de la possibilité d'utiliser la Banque du Canada pour octroyer les crédits nécessaires.

C'est une possibilité intéressante, mais je pense que ce n'est pas le temps quand nous discutons des résolutions budgétaires, adoptées le 3 juin, de modifier la politique financière actuelle. Je suis certain que nous aurons d'autres occasions de débattre la politique financière plutôt intéressante du Ralliement créditiste.