

États-Unis pour des services semblables. Je ferai remarquer au député, qu'aux États-Unis, ces frais varient, car les aéroports relèvent de l'administration municipale. Les autres contributions imposées par le gouvernement fédéral, comme la taxe sur les transports et maintes autres, sont beaucoup plus élevées aux États-Unis qu'au Canada; de plus, les États-Unis imposent d'autres genres de taxe que nous n'avons pas d'autre part, j'en conviens, certains autres droits, aux États-Unis, sont inférieurs aux nôtres.

Revenons maintenant à l'essentiel de l'argument présenté par le député au sujet des taxes concernant l'utilisation de services. Je dirai, tout d'abord que ces taxes ne sont pas des impôts. Des droits versés dans le cas d'un service rendu ou susceptible de l'être ne représentent pas, selon moi, un impôt selon les définitions de la jurisprudence ou du droit écrit. On entend ici par services, les bulletins météorologiques, les radiophares d'alignement, les phares, les autres aides à la navigation et les aides électroniques, que le député connaît bien, j'en suis sûr.

Je signale à la Chambre qu'il n'est pas question ici de contrat. Ces services sont mis à la disposition de nos lignes aériennes, en vue de la sécurité. Je suis heureux que le député de Brome-Missisquoi (M. Grafftey) ait insisté sur cet aspect des règlements. On comprend facilement que ces services puissent être utilisés en cas de nécessité. On peut les exiger à son gré. Ils peuvent devenir nécessaires à des moments critiques ou pour fournir les renseignements voulus.

Qu'il me soit permis de dire ceci au député: ces frais ne sont pas différents des frais le pilotage imposés à l'armateur ou au capitaine d'un navire entrant dans un chenal maritime où les frais de pilotage sont obligatoires. C'est dans son propre intérêt, pour sa propre sécurité que nous imposons à l'armateur et au capitaine de navire l'obligation de prendre un pilote à bord. Je voudrais aussi dire au député, qui exerce la même profession que moi, qu'il est de pratique courante pour les avocats et autres conseillers de demander un cachet ou une provision, le principe sur lequel cette pratique se base étant que l'avocat, le comptable ou le conseiller en gestion est à la disposition de ses clients et de ce fait doit être payé, qu'il ait ou non fourni des services pendant une année déterminée. Je sais que le paiement d'une avance est une pratique professionnelle courante, et que celle-ci n'est pas considérée comme une taxe par la personne qui rend le service ou qui est prête à rendre un service.

Je dirai au député que le principe de ces droits versés relativement aux vols à l'intérieur du Canada a été débattu avec les lignes

aériennes internationales. Dans ma déclaration précédente, j'ai mentionné que l'Association internationale du transport aérien a été pressentie. Le sujet a aussi fait l'objet de consultations avec toutes les lignes aériennes internationales, ou presque toutes, au cours de réunions ou par des lettres. Les lignes aériennes ne s'opposaient pas au principe de la disponibilité, une fois l'application de ce principe limitée par les fonctionnaires du ministère à l'espace aérien du Canada. Au paravant, elles s'opposaient uniquement, le député le sait sans doute, à l'application extra-territoriale qui découlait du bill précédent. Elles ont demandé au ministère des Transports l'assurance que les provisions versées seraient raisonnables proportionnellement aux frais encourus pour assurer ces services. Le ministère a donné aux lignes aériennes internationales l'assurance qu'elles seraient consultées avant que le ministère adopte des règlements à l'égard de droits de ce genre. Monsieur l'Orateur, je suis porté à croire qu'elles ont accepté l'engagement pris par les fonctionnaires du ministère.

Je crois avoir traité tous les points soulevés par le député de Yukon (M. Nielsen). Il pourra peut-être me reprendre lorsque nous aborderons les articles en cause. Je dois dire, en terminant, que je sympathise beaucoup avec le député de Simcoe-Est (M. Rynard), car nous autres, à Montréal, devons marcher au moins un quart de mille pour nous rendre à l'aéroport au terme de certains vols internationaux. Je ne manquerai certes pas de signaler la chose aux fonctionnaires, dont un grand nombre ont pris place dans les tribunes.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2^e fois et la Chambre formée en comité, sous la présidence de M. Rinfret, passe à la discussion des articles.)

Sur l'article 1—Règlements.

L'hon. M. Turner: Monsieur le président, comme je m'y suis engagé, je recommande au comité que l'article 1 soit modifié par la suppression du paragraphe (2) du nouvel article 3A.

M. McCleave: Puis-je demander au ministre s'il ne faudrait pas supprimer aussi le paragraphe (1), vu que l'article 3A ne compte que deux paragraphes?

● (5.10 p.m.)

L'hon. M. Turner: Je ne comprends pas.

M. Nielsen: Je pense que le député d'Halifax veut dire qu'il faudrait se reporter au bill précédent, le bill C-117, où l'article 3A serait