

je me demande si le ministre est prêt à envisager les dégâts virtuels que ces cargos géants causeront d'ici quelques années.

● (5.20 p.m.)

L'hon. M. Gray: Monsieur le président, le député de Moose Jaw a demandé s'il y a eu des consultations avec les autres ministères. On me dit qu'il y a certainement eu avec le ministère des Transports d'étroites consultations au cours desquelles la mesure à l'étude a été discutée. Plusieurs députés ont demandé ce que paient et ce que paieront les avions privés pour utiliser les installations pour lesquelles nous demandons un paiement aux acheteurs de billets qui voyagent à bord des avions immatriculés. A l'heure actuelle, les avions privés qui utilisent ces installations paient des droits spéciaux. Ils paient des droits d'atterrissage et autres redevances. Je crois avoir signalé, lors de l'ouverture du débat sur la motion tendant à la deuxième lecture du bill, que la mesure découle de propositions que renfermait l'exposé budgétaire du 3 juin et se rattache à un énoncé de principe du ministre des Finances consigné à la page 9420 du hansard. Le voici:

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. L'État obtient déjà environ 200 millions par an à partir de ces redevances de toutes sortes...

Il avait continué en ces termes:

Il n'y a pas eu de révision récente de certaines de ces redevances pour tenir compte des niveaux actuels des coûts ou des valeurs des services, et nous en effectuons présentement une étude et une révision systématiques. Nous imposerons aussi sans doute de nouvelles redevances. Dans la très grande majorité des cas, nous y sommes autorisés en vertu des lois actuelles.

Donc, sauf erreur, les redevances et les droits actuellement payés par diverses compagnies privées d'aviation qui utilisent les services du ministère des Transports font l'objet d'une étude qui tend à assurer que chaque catégorie d'avions contribue sa juste part dans le coût d'entretien et d'expansion desdits services.

Nombre de députés ont formulé des commentaires ou plutôt des doléances au sujet des tarifs de divers transporteurs, réguliers ou non, qui assurent le service intérieur. Il me semble qu'aux termes de la loi nationale sur les transports, le Parlement a décidé de déléguer à la Commission canadienne des transports le pouvoir de réglementer le domaine

des tarifs du transport aérien. Je crois savoir bien que je ne sois pas du tout un expert, que les lignes aériennes doivent communiquer leurs tarifs au comité du transport aérien de la Commission du transport aérien; ceux qui ne sont pas satisfaits de ces tarifs peuvent porter plainte, à la suite de quoi le comité fait enquête. S'il découvre que les dispositions relatives aux tarifs ne sont pas observées, il a le pouvoir de suspendre l'application des tarifs contestés. Donc, ceux qui croient devoir porter plainte contre les tarifs en cours dans une région ou l'autre du pays devraient, me semble-t-il, voir à ce que toute plainte relative aux échelles des tarifs soit présentée au comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports.

Plusieurs députés ont demandé ce que rapporterait la taxe. L'exposé budgétaire indiquait que ce serait sans doute près de 20 millions de dollars. Le député de South Shore a demandé je crois à quoi servirait l'argent. Il servira à déterminer les dépenses du ministère des Transports pour l'ensemble des services du domaine des transports aériens et non simplement pour la construction d'aéroports dans une ou deux régions métropolitaines du pays.

Tandis que, comme l'a dit le député de South Shore, les gens voyageant des provinces Maritimes paieront la taxe proposée une fois arrivés au centre du Canada, ils utiliseront non seulement les services existants du ministère des Transports mais aussi les aéroports en question. Les gens voyageant du centre du Canada vers les provinces Maritimes et autres régions pour des affaires diverses devront aussi verser la taxe. Ainsi, la taxe proposée ne se limiterait pas à une région ou à des régions en particulier.

Un député a affirmé qu'il serait préférable de faire payer cette taxe aux compagnies d'aviation elles-mêmes. Comme certains députés l'ont signalé, l'acheteur du billet la paierait probablement d'une façon ou d'une autre. Certains députés se sont déjà plaints que les tarifs aériens sont trop élevés. Un certain nombre de points ont été soulevés, mais j'en avais déjà traité d'une façon ou d'une autre lors de mes observations antérieures. Je pourrais peut-être conclure à cette étape-ci en disant aux députés qui se sont prononcés en faveur d'une taxe uniforme que cela pourrait par inadvertance être incompatible avec la thèse de députés tels que celui de Gander-Twillingate qui ont parlé de ceux qui doivent