

des personnes, du courrier ou des marchandises de la base ou de la base protégée désignée dans le permis du transporteur aérien, moyennant une taxe par mille ou par heure, pour le frètement de l'aéronef entier ou moyennant toute autre taxe que peut permettre le comité.

Classe 4, groupe AA: services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe ou à voilure tournante dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 35,000 livres.

Classe 4, groupe A: services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe ou à voilure tournante dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres, mais ne dépasse pas 35,000 livres.

Avant de passer à la classe 8, puis-je faire une digression et vous dire que, d'après les renseignements reçus, la proposition aurait pour effet d'exclure les petits aéronefs utilisés pour des vols d'affrètement, ceux dont le poids à l'envol est inférieur à 18,000 livres. Je passe maintenant à la classe 8.

Classe 8: transporteurs aériens nationaux, ou étrangers désignés par le gouvernement d'un État et autorisés par le comité à exploiter un service aérien international à horaire fixe entre le Canada et un autre pays, en vertu d'un accord international auquel le Canada est partie.

Je serais heureux de poursuivre et de donner lecture des autres catégories. Dans la plupart des cas, il s'agit de services internationaux. Avec le consentement du comité, je pourrais peut-être faire consigner ce texte au hansard. Si le comité le préfère, j'en donnerai lecture. Je crois comprendre que le comité veut que je poursuive ma lecture. C'est ce que je vais faire.

Classe 9-2: transporteurs aériens nationaux ou étrangers autorisés par le comité à exploiter, sans horaire fixe, entre le Canada et un autre pays, un service aérien commercial de la classe des services assurés par les transporteurs aériens de la Classe 2.

Classe 9-3: transporteurs aériens nationaux ou étrangers autorisés par le comité à exploiter, sans horaire fixe, entre le Canada et un autre pays, un service aérien commercial de la classe des services assurés par les transporteurs aériens de la Classe 3.

Classe 9-4: transporteurs aériens nationaux ou étrangers autorisés par le Comité à exploiter, sans horaire fixe, entre le Canada et un autre pays, un service aérien commercial de la classe des services assurés par les transporteurs aériens de la Classe 4.

Classe 9-4, groupe AA: services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à

voilure fixe ou à voilure tournante dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 35,000 livres.

Classe 9-4, groupe A: services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe ou à voilure tournante dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres, mais ne dépasse pas 35,000 livres.

J'estime, monsieur le président, que j'ai évoqué toutes les classes mentionnées dans le paragraphe a) de la nouvelle Partie II proposée.

L'hon. M. Lambert: Monsieur le président, cela tend à corroborer mes propos d'hier et vient à l'encontre des arguments que le ministre avançait à l'appui de l'imposition d'une taxe *ad valorem*. J'ai dit clairement que certaines gens utiliseraient des installations de transport aérien sans nécessairement payer. Ils utiliseraient les services des aéroports, des transporteurs aériens et des réseaux de télécommunications, comme n'importe qui, mais ne verseront pas de taxe. C'est pourquoi je préconise l'établissement d'une taxe forfaitaire pour le transport aérien. Cela aurait plus d'allure et répartirait le fardeau plus équitablement.

Toute entreprise peut à son gré faire voyager son personnel à bord de son propre avion, mais, ce faisant, elle utilise néanmoins les installations de transport aérien. L'entreprise en cause devrait en assumer les frais, tout comme si ces personnes utilisaient les services réguliers d'une ligne aérienne. Je comprends que dans certains cas, assez rares d'ailleurs, une société ait avantage à acheter un avion privé pour le transport de ses employés à des fins commerciales. Si ces personnes voyagent beaucoup, ce seront des clients de moins pour les services réguliers de transport aérien ou, à certains endroits, pour les vols d'affrètement, et le gouvernement ne percevra pas les recettes provenant de la taxe de 5 p. 100.

Je ne tiens pas particulièrement à ce que de nouvelles taxes soient imposées au peuple canadien, mais si nous recherchons une base équitable pour une taxe nécessaire aux installations de transport aérien, qu'il s'agisse d'aéroports, d'aéroports, de pistes ou de systèmes de contrôle, c'est-à-dire les installations de décollage et d'atterrissage et le personnel nécessaire, les balises radio à entretenir et toutes les mesures de sécurité qui vont de pair avec les installations de transport aérien, une taxe devrait alors s'appliquer à l'utilisateur. Je conviens qu'elle devrait être partiellement à la charge du trafic, mais pourquoi ne pas l'étendre sur la base d'une taxe fixe de départ? Cela se fait dans beaucoup d'autres