

Encore ici, au sujet de l'utilisation des aéroports entretenus par le ministère des Transports, je dirai au ministre que la taxe s'appuie sur la loi du contrat et qu'elle est conséquemment soumise à une réserve. On ne peut s'opposer à l'intention exprimée dans le sous-alinéa 1. Les taxes prélevées en vertu du sous-alinéa 1 s'appliqueront aux aéronefs canadiens et internationaux ou étrangers. Si je formule une réserve, c'est à cause des termes employés dans le sous-alinéa 1, car le Parlement n'impose pas une taxe précise pour un service fourni, et aucune taxe maximum n'est prévue.

Je me reporte à la convention de Chicago de 1944, dont le Canada est signataire, et où il est déclaré qu'il ne doit pas y avoir de distinction dans l'imposition de taxes sur des aéronefs entre les appareils enregistrés au Canada et les aéronefs étrangers. Je prétends que l'on fait une distinction ici.

A la page 37, article 15 de la Convention, on retrouve ce qui suit relativement à l'imposition des frais:

Les frais imposés ou dont l'imposition est autorisée par un État signataire...

Le Canada en est un.

...pour l'usage de ces aéroports et installations de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État signataire ne doivent pas être supérieurs,

b) dans le cas d'aéronefs affectés au transport aérien international selon un horaire, à ceux que paieraient ses propres aéronefs affectés au même genre de transport aérien international.

En même temps, la loi sur Air Canada interdit au ministère des Transports d'exiger des avions d'Air Canada pour des services de ce genre un tarif plus élevé que celui qu'il applique aux avions compétitifs du gouvernement des États-Unis. Cette disposition restrictive statutaire existe depuis l'entrée en vigueur de la loi en 1937 et a fait l'objet de commentaires dans le rapport récent de la Commission royale d'enquête sur l'organisation du gouvernement, le rapport Glassco, volume 3.

• (4.00 p.m.)

Une autre étude qui fait autorité, en ce qui concerne Air Canada, fait allusion aux mêmes dispositions restrictives. Il s'agit de l'ouvrage de M. Ashley, publié en 1963, «Les vingt-cinq premières années—étude sur les Lignes aériennes Trans-Canada», ancienne désignation de la compagnie. Aux pages 5 et 6 du volume, l'auteur résume les principales dispositions de la loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, s'inspirant largement du premier rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada. Le point dont il est question ici a été traité exactement de la même façon

[M. Nielsen.]

dans ce dernier rapport et je vous cite le passage en question:

Le gouvernement est responsable de l'exploitation et de l'entretien de terrains d'atterrissage en cas d'urgence, de lumières et radio-phares et de la fourniture gratuite à la Corporation de bulletins météorologiques; mais lorsque les revenus de la Corporation, de l'avis du Ministre, le permettront il pourra être imposé des charges équivalentes à celles qui sont exigées pour les autres services similaires et concurrents d'un littoral à l'autre en Amérique du Nord.

Le professeur A. W. Currie, l'une des éminentes autorités canadiennes sur la situation économique de l'industrie du transport a écrit en 1941 un article très savant intitulé «Quelques aspects de l'économie du transport aérien». Il y parle du même élément restrictif et il s'exprime en ces termes:

Le gouvernement fournira les installations d'atterrissage, les systèmes à faisceaux dirigés, et les services de météorologie gratuitement, jusqu'à ce que les recettes de la compagnie permettent l'imposition de droits, ne dépassant pas les droits prélevés aux États-Unis, qui seront... Un examen des principaux aspects de la loi indique clairement qu'en exploitant les lignes aériennes Trans-Canada, on se reportera constamment aux lignes américaines.

Cette citation est tirée du *Canadian Journal of Economics and Political Science*, n° 1 de l'année 1941, page 13, ligne 20.

Cette restriction imposée au ministère des Transports, l'empêchant de réclamer le paiement des services qu'il a fournis, figure encore dans la loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada. Par conséquent, si le ministre a suivi cette argumentation, paragraphe (1) de l'article 3, énoncé au bill n° C-153—et c'est là le nœud du problème—le Parlement n'a pas autorité pour déterminer si les frais imposés par le ministère ne dépassent pas le plafond indiqué par la loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada. C'est un point important, étant donné que l'on admet généralement que l'échelle des frais imposés par le gouvernement américain pour des services analogues a été jusqu'à présent très basse.

A part cette réserve se rapportant au paragraphe (1), les objections soulevées par les compagnies aériennes internationales, comme je les comprends, visent l'énoncé de ce qui est actuellement le paragraphe (2) de l'article 1. On estime que ce paragraphe sous sa forme actuelle a une portée beaucoup trop générale et un caractère trop arbitraire.

Je rattacherai maintenant les objections formulées à l'alinéa (2). Le critère, quant à l'emploi des mots «mise en disponibilité» dans cette mesure—et c'est là que je suis en désaccord avec le ministre—a été établi que la légalité de cette taxe dépend de la disponibilité d'un service de l'État. A mon avis,