

aéroport comme celui de Montréal. Exigerait-on des droits aux avions qui y ont leur base? De plus, exigera-t-on des droits relativement aux avions nolisés qui pourraient emprunter ces installations?

**L'hon. M. Turner:** En réponse, je cite le libellé du bill:

Le gouverneur en conseil pourra édicter des règlements... qui imposeront aux propriétaires et aux exploitants d'aéronefs, où qu'ils résident, relativement à des envolées au-dessus du territoire du Canada, des frais...

Ces frais, bien entendu, dépendront des dimensions et de l'équipement de l'aéronef. C'est la seule réponse que je puisse donner au député sur ce point.

**M. Nielsen:** Le ministre a parlé de l'analogie du pilotage. Il essaie d'établir une analogie du fait que les navires circulant dans les eaux nationales et internationales sont requis de transporter des pilotes, que leurs services soient ou non nécessaires. Cela n'a aucun rapport avec le but visé par le bill à l'étude, c'est-à-dire l'imposition d'une taxe uniquement pour fournir des services, qu'ils soient ou non utilisés. Il y a une grande différence entre les deux.

Je pourrais peut-être relever certaines des observations du député de Cariboo au sujet de ces taxes. J'ai ici le tableau des recettes perçues en droits d'atterrissage et pour les concessions de carburant et d'huile d'aviation aux aéroports exploités par le ministère des Transports du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre 1963, soit environ 6 mois. Le tableau vise tous les aéroports dans les provinces et les territoires du Canada.

D'après le tableau, les droits exigés des usagers canadiens pendant cette période ont atteint \$1,972,841.45; en ce qui concerne les usagers transocéaniques, les droits se sont élevés à \$1,916,980.47; pour les vols d'essai, les taxes ont été de \$9,202; les droits imposés à la frontière internationale se sont élevés à \$488,263.59 et les droits sur l'essence et l'huile d'aviation, à raison de 1c. par gallon d'essence et de 5c. par gallon d'huile, ont atteint \$1,083,752.18.

Il ne s'agit pas de petites sommes. Il est question des taxes dont j'ai parlé. La réponse du ministre à la question du député de Cariboo s'appliquera peut-être aussi à ce que je vais dire. Ce ne sont plus les vols internationaux qui sont passibles d'un droit, ou d'une taxe, comme je l'appelle, en vertu de cet article. Est visé le propriétaire ou l'utilisateur de tout avion utilisant les aides électroniques à la navigation fournis par le ministère des Transports au Canada, qu'il utilise un avion privé, qu'il exploite un service d'affrètement commercial non régulier—et

Dieu sait qu'il ne faut pas nuire à l'expansion des services de ce genre dans la partie septentrionale du pays—ou que l'utilisateur soit un transporteur international.

• (5.50 p.m.)

Je ne m'opposerais aucunement si le gouvernement voulait imposer des frais pour l'utilisation d'aménagements de ce genre; je m'oppose simplement à ce que les mots «mise en disponibilité» soient insérés dans la mesure. Il est fondamentalement mauvais d'imposer une taxe à chaque propriétaire d'avion dans notre pays, ou même de donner l'autorisation de le faire, tout simplement parce que le service est disponible. Qu'on l'utilise ou non, il faut payer la taxe. C'est comme si je disais au ministre: «J'ai un garage inoccupé à la maison. Vous devez me verser \$50 par mois, que vous l'utilisiez ou non» Ce principe est mauvais et l'usage de l'expression «mise en disponibilité» dans cette mesure permettrait pareille occurrence.

Bon nombre d'aéronefs volant sans horaire et, en fait, effectuant des vols commerciaux selon un horaire, ne sont pas munis du matériel électronique moderne qui leur permette d'utiliser les facilités offertes au Canada. Par exemple la radio omnidirectionnelle est très répandue dans le Sud du Canada, mais nous ne l'avons pas dans le Nord; je ne vois donc pas pourquoi nous devrions payer une taxe pour l'usage d'une installation comme celle-là dont nous ne pouvons nous servir.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

**M. Peters:** Monsieur l'Orateur, puis-je proposer, avec le consentement de la Chambre qu'après la sanction royale nous nous ajournions jusqu'à huit heures?

**M. l'Orateur:** A l'ordre. C'est une chose qu'il faudrait examiner à notre retour de l'autre endroit.

## MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

SUJET DES QUESTIONS DEVANT ÊTRE DÉBATTUES SUR LA MOTION D'AJOURNEMENT

**M. l'Orateur:** En conformité de l'article 39A du Règlement, les questions suivantes seront débattues à dix heures ce soir: l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles): La situation économique—Les pensionnés et l'augmentation du coût de la vie; l'honorable député de Gaspé: Le Nord canadien—La construction d'une réplique de la *Grande Hermine*; l'honorable député d'Hastings-Sud (M. Grills): L'impôt sur le revenu—La déduction des taxes municipales sur les habitations des cultivateurs.