

renseignements détaillés sur les objectifs de l'impôt, le montant des recettes qu'on en attend, et ainsi de suite.

Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances a indiqué que certaines mesures budgétaires découlent de la politique générale selon laquelle on exige des usagers d'un service ou d'une installation fournis par le gouvernement des redevances plus en rapport avec le coût direct. Il y a lieu de remarquer que plusieurs orateurs de l'opposition officielle ont semblé accepter ce principe et l'appuyer, bien qu'en toute justice je croie devoir signaler qu'ils ont préconisé pour les vols effectués en Amérique du Nord, une taxe forfaitaire, au lieu d'une taxe *ad valorem*. J'essaierai d'y revenir plus tard.

Le ministre des Finances a ajouté qu'il y aurait une révision des redevances imposées aux usagers et l'imposition de nouveaux droits. Il a dit, et ses propos sont reproduits à la page 9420 du *hansard*:

Dans la très grande majorité des cas, nous y sommes autorisés en vertu des lois actuelles. Dans un domaine important, toutefois, il faudra adopter une loi pour imposer ce qui sera effectivement une taxe. Il s'agit du transport aérien.

Tout le monde sait que nos dépenses au titre de la construction, de l'équipement, de l'exploitation et de l'entretien des aéroports et autres installations nécessaires au transport aérien sont maintenant très élevées. Au cours de la dernière année financière, elles ont été d'environ 73 millions de dollars. Les recettes que nous tirons des redevances imposées aux usagers, des loyers, etc. des aéroports et installations connexes est beaucoup moindre, seulement 41 millions de dollars environ...

Puis il ajoutait plus loin:

Nous nous sommes cependant entendus sur une mesure qui, selon nous, devrait être adoptée par le Parlement le plus tôt possible pour aider à réaliser plus de recettes dans ce domaine.

Nous proposons qu'une redevance ou une taxe soit imposée sur le prix des billets ou sur d'autres frais (d'affrètement, par exemple) que les compagnies de transport aérien exigent pour le transport des voyageurs à l'intérieur ou à l'extérieur du pays, à compter d'une date qui sera précisée dans la mesure législative. Nous avons établi un barème provisoire à l'égard de ces redevances qui devraient nous rapporter environ 20 millions de dollars par an.

J'ai supposé que la plupart des députés possédaient les renseignements contenus dans la déclaration budgétaire du ministre des Finances. J'ai cru qu'ils ne tenaient pas à ce que je les répète dans mon discours de présentation, même si je le fais volontiers pour aider à rendre le dossier sur ce débat plus complet. Le député de Wellington a demandé à quoi seront affectées les recettes de la taxe. Je crois qu'elles seront versées au Fonds du revenu consolidé. En général, le montant des perceptions entrera en ligne de compte pour

[L'hon. M. Gray.]

déterminer les sommes que le ministère des Transports consacrerait aux installations de transport aérien.

Le député d'Edmonton-Ouest, qui a admis le principe général selon lequel les usagers des installations devraient assumer une part convenable de leur coût, soutient que la taxe devrait être une taxe forfaitaire plutôt qu'une taxe *ad valorem*. Le projet de loi ne vise pas, il est vrai, à ce que le montant de la taxe dépende directement ou précisément de l'usage d'un aéroport ou de l'usage des aides à la navigation. Ce serait très difficile d'y parvenir. Il y a lieu de souligner qu'il ne s'agit pas d'une taxe perçue simplement pour l'usage d'un ou de plusieurs aéroports. Si j'ai bien compris la taxe proposée, les recettes qui en proviendront devraient servir à payer le coût de l'usage, de l'entretien et de l'expansion des installations de transport aérien en général, que fournit le ministère fédéral des Transports.

Si j'ai bien compris, cela comprendrait les installations de navigation aérienne, de contrôle du trafic aérien, de météo, et ainsi de suite, et non pas simplement l'usage de l'aérogare elle-même. Des députés ont soutenu que la taxe n'était pas juste, parce que certains utiliseront un aéroport une seule fois et d'autres trois fois. Sauf erreur, certains arguments invoqués à ce sujet n'ont pas autant de poids que si la taxe devait servir uniquement à payer le coût de l'aérogare elle-même, ce qui, me dit-on, n'est pas le cas. En effet, la taxe s'applique à la somme versée pour le transport. Elle est au fond analogue à la taxe de vente et à la taxe d'accise. Comme je l'ai dit dans mes commentaires d'introduction, il s'agit d'une taxe à la consommation. En d'autres termes, la taxe de vente représente au fond, si je comprend bien, un pourcentage du prix des marchandises acquises.

**Une voix:** Vous ne le saviez pas?

**L'hon. M. Gray:** Le député de Peace River (M. Baldwin) a dit que ce que fait un automobiliste est très différent de la taxe proposée. Il a laissé entendre qu'il versait une somme fixe, et je suppose que c'est pour l'immatriculation de la voiture; mais il y a une autre taxe qui est proportionnelle à la quantité d'essence consommée. Il a dit que la taxe d'accise proposée est quelque chose de différent. Peut-être ai-je tort, mais cela me semble, fondamentalement similaire.

La personne qui se rend de Vancouver à Ottawa utilisant plus d'essence, la taxe qu'elle paie à ce titre est donc plus élevée. Cela paraît analogue à ce qui se produit pour la