

ment installés dans le sud du Canada, il nous est facile de dire à ces gens que nous allons augmenter leurs frais et qu'ils devront payer une taxe de 5 p. 100 sur leurs billets d'avion.

Le ministre a recouru à tous les arguments possibles contre une taxe uniforme de départ. J'affirme, monsieur l'Orateur, que cette taxe existe déjà chez nous, dans le cas du seul service d'aérobuses que nous possédions, soit entre Edmonton et Calgary. À l'aéroport municipal d'Edmonton, le ministère des Transports exige un paiement des autorités municipales pour tous les services qu'il y assure, en ce qui concerne le guidage des atterrissages et décollages et ainsi de suite. Le tarif uniforme est de \$1 et les gens ne protestent pas. Les usagers de l'aéroport n'ont pas de stationnement à payer pour leur voiture puisque les autorités municipales de l'aéroport le leur offrent à titre gracieux. D'autre part, si vous allez à l'aéroport international, pour vous rendre à Calgary, il vous faut payer \$1.10 pour y stationner votre voiture. Aux aéroports municipaux, le stationnement est gratuit, mais vous payez une taxe de départ. Or, le ministre nous dit qu'il va nous imposer une nouvelle taxe pour ces services que le ministère des Transports fait déjà payer aux autorités municipales.

Des voix: Quelle honte!

L'hon. M. Lambert: Cela vous montre en quoi pêche cette taxe et voilà pourquoi j'affirme qu'une taxe de départ est plus juste. Une taxe uniforme est la meilleure solution. Elle occasionnerait peut-être quelques inconvénients dans le cas des avions à réaction géants, mais croyez-vous que ces appareils vont atterrir dans tous les aéroports intérieurs du Canada? Bien sûr que non. Ils vont atterrir à Montréal, à Toronto et peut-être à

Vancouver, mais pas dans les aéroports à l'intérieur du pays, internationaux ou non. Du moins, ces atterrissages, s'il y en a, seront peu nombreux. On se sert tout simplement ici d'un prétexte pour opposer un refus. Ce serait très simple, selon moi, de prélever une taxe uniforme de départ. On l'imposerait dans le cas de chaque vol et non simplement aux escales. Ce serait de beaucoup préférable à la proposition actuelle, car on éviterait ainsi les injustices de cette taxe.

Lorsque j'ai traité auparavant de l'article 1 j'ai signalé qu'un groupe de gens qui circulent dans les avions à réaction réservés aux directeurs ou au personnel des compagnies et qui utilisent les services ne paieront pas les frais des aménagements de transport aérien. Le ministre va-t-il augmenter les droits d'atterrissage pour ces genres d'avions? N'aura-t-on pas des ennuis à établir une distinction entre ces différents genres d'avions car un avion qui peut transporter des passagers d'ordinaire n'en transporte peut-être que trois. La capacité de charge devrait être jugée en fonction des usagers, mais pourtant le ministre et le gouvernement insistent pour imposer cette taxe *ad valorem*. Je propose donc, appuyé par le député de Brandon-Souris (M. Dinsdale), ce qui suit:

Que tous les mots après «Que» soient retranchés et remplacés par les suivants:

Le bill C-155 ne soit pas maintenant lu une troisième fois mais ledit bill soit renvoyé au comité plénier avec instruction que l'article 1, paragraphe 10, soit reconsidéré afin d'y substituer une taxe de transport aérien sur une base forfaitaire à être déterminée par ledit comité comme l'équivalent à et au lieu de la taxe là indiquée.

Puis-je déclarer qu'il est six heures?

(A six heures, la séance est levée d'office en conformité du Règlement.)