

utiliser fréquemment les aéroports. Plus ces gens voyageraient par avion, plus ils paieraient souvent ce taux uniforme.

Selon un député, une taxe de départ de \$1 à chaque occasion serait suffisante. Si l'on considère le nombre total des voyageurs, près de 10 millions par année sauf erreur, il devient évident qu'une taxe beaucoup plus élevée s'impose pour fournir les quelque 20 millions de dollars requis chaque année.

Compte tenu de la nature du débat, j'assure aux députés que j'ai l'intention d'étudier le plus soigneusement possible les points soulevés par eux et d'y répondre d'une façon constructive. Sans aucun doute, comme le député de Peace River l'a signalé, tout impôt donne lieu à des problèmes d'équité et, peu importe la formule envisagée, des difficultés l'accompagnent. Il s'agit en définitive de choisir la formule qui semble présenter le moins de difficultés et qui serait de fait la plus équitable, au regard des autres mesures possibles.

S'il faut accepter le principe, posé par le député d'Edmonton, que les usagers des installations ont une obligation spéciale quant à la contribution aux dépenses, à l'entretien et l'extension de ces installations, j'estime, à tout prendre, que les propositions contenues dans ce bill sont de celles qui méritent l'appui du comité et de la Chambre.

**M. Harding:** Monsieur le président, j'ai posé au ministre une question à laquelle il n'a pas répondu. Je lui ai demandé si le ministre avait fixé le montant que le gouvernement aurait à payer lui-même en fonction de cette taxe aérienne. Je n'ai entendu aucune réponse. Je pense que le montant de cette taxe a été fixé, car il y a des restrictions budgétaires qui s'appliquent à tous les ministères et tout bon gouvernement qui prend son budget au sérieux tiendrait certainement compte de cela. C'est pourquoi je prie le ministre de donner une réponse à ma question.

**L'hon. M. Gray:** Je regrette qu'en tentant de résumer et de grouper toute une série de remarques fort intéressantes je n'aie pas répondu à la question soulevée par le député. En élaborant des propositions de ce genre, me dit-on, il n'est pas usuel de procéder à des calculs ou des analyses comme celles proposées par le député. En somme, on pourrait poser le même genre de question lorsqu'on considère l'impact des changements à la taxe sur les ventes à la lumière des achats faits par l'État.

[L'hon. M. Gray.]

• (5.30 p.m.)

C'est une sorte de taxe à la consommation analogue à la taxe de vente. Son argument n'a pas, il me semble, autant de poids qu'il pourrait en avoir si j'ai raison de croire que relativement peu de fonctionnaires voyagent en comparaison du nombre total de voyageurs aéroportés au cours d'une année.

**M. Nystrom:** Le ministre a dit, il me semble, que les redevances ou les frais des usagers qui voyagent par avion privé sont maintenant à l'étude. Quand croit-il que l'étude en sera terminée et compte-t-il qu'elle donnera lieu à la présentation d'un projet de loi? Et à quand remonte la dernière étude sur la question? Je pose ces questions, car les usagers d'avions privés profitent aussi des services et des installations des aéroports publics.

**L'hon. M. Gray:** On m'informe que cette étude est en cours et se poursuit d'une façon intense et active. Sans pouvoir indiquer une date précise au député, je pense que les résultats de cette étude seront annoncés d'ici peu. Il semble qu'afin d'augmenter le montant des redevances payées par les usagers il ne serait pas nécessaire, dans la plupart des cas sinon dans tous, de modifier la loi. Cela peut se faire en modifiant les règlements en vertu de pouvoirs déjà accordés par le Parlement.

**M. Lundrigan:** Monsieur le président, mon collègue de South Shore a soulevé cette question et le ministre a formulé quelques commentaires à ce sujet, sans nous fournir de preuve concluante. Je sais qu'il a eu des entretiens avec ses conseillers. Peut-il nous dire maintenant quel est le volume de la circulation aérienne au Canada, en nombre de passagers? Ces voyages proviennent-ils principalement des régions urbaines, que je pourrais définir comme la région de l'Atlantique et les régions du Nord du Canada?

**L'hon. M. Gray:** Notre discussion souligne peut-être la nécessité d'établir d'une façon différente les statistiques relatives au transport aérien et à l'utilisation des installations. Nous devrions peut-être signaler la chose au Bureau fédéral de la statistique. Je crois comprendre que les statistiques sont recueillies à l'heure actuelle selon les arrivées et les départs aux aéroports. Je n'ai pas ici de statistiques précises. Il n'est peut-être pas particulièrement utile d'examiner ces chiffres aux