

Peace River paierait \$300 mais il me semble que la personne qui fait 20 fois le trajet Ottawa-Toronto paiera sûrement plus—celle qui fait beaucoup de petits déplacements de ce genre pourrait payer au moins \$400. Le pourcentage de taxe sur le prix total du billet serait plus fort que pour la personne de Peace River.

Comme l'a dit mon honorable ami, il est très difficile d'être juste dans l'établissement d'un impôt, quel qu'il soit. Après avoir étudié tous les problèmes, toutes les difficultés, j'estime qu'on constatera que la méthode que nous proposons au comité est la meilleure et la plus appropriée en l'occurrence.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je ne suis pas satisfait des renseignements que me donne le ministre. Il me dit, et je suis sûr...

M. le président: A l'ordre, je vous prie. J'ai été des plus indulgents. L'honorable député a invoqué le Règlement et mon intention était de donner la parole au député de Comox-Alberni, puis de revenir à l'honorable député de Gander-Twillingate. Cependant, je lui ai permis de poser sa question que je croyais être un rappel au Règlement, puisqu'elle nous a été présentée comme telle. Je voudrais maintenant revenir à mon intention première et donner la parole au député de Comox-Alberni qui, paraît-il, n'est pas non plus satisfait de la réponse qui lui a été faite. Ensuite je reviendrai au député de Gander-Twillingate.

M. Barnett: Monsieur le président, j'ai souvent été mécontent des réponses que m'ont données les ministres. Toutefois, avant de formuler des commentaires, je voudrais obtenir d'autres précisions du ministre pour comprendre clairement la situation. Le ministre a mentionné à maintes reprises que cette taxe ne s'appliquerait pas aux vols d'avions de certaines catégories dont le poids ne dépasse pas 18,000 livres. Je voudrais d'abord savoir, en ce qui concerne le nouvel article 8 de la partie II où se trouve la définition de transporteur aérien titulaire d'un certificat, si j'ai raison de supposer que cela signifie qu'un transporteur aérien titulaire d'un certificat sera tenu de percevoir une taxe sur tous les billets d'avion qu'il vend, y compris tous les vols régis par la classe 3.

L'hon. M. Gray: En effet, monsieur le président.

M. Barnett: Ai-je aussi raison de présumer que lorsqu'il est question de la classe 4 et des groupes AA et A de la classe 4, cela se rap-

[L'hon. M. Gray.]

porte aux vols d'affrètement quand les appareils pèsent plus de 18,000 livres?

• (4.30 p.m.)

L'hon. M. Gray: En effet, monsieur le président.

M. Barnett: Monsieur le président, je remercie le ministre de ses réponses, car elles donnent du poids à l'argument que j'ai avancé précédemment sur les modalités de l'application de cette taxe. Il est évident que ceux qui reçoivent le moins de service du ministère paieront le plus. Si tous les services aériens de la classe 3 sont imposés selon le prix payé par l'usager, il est sûrement manifeste que plusieurs voyageurs qui n'utilisent pas les installations terminus paieront la taxe. Il est vrai que ces voyageurs obtiennent certains des autres services que le ministre a mentionnés. D'autre part, les services de la classe 1, qui présument transporteront le plus grand nombre de passagers au Canada parce qu'ils sont dispensés sur de grandes distances avec des avions plus gros, auront à leur disposition l'ensemble des installations du ministère. En d'autres termes, quiconque utilise ces services paiera considérablement moins par mille de parcours aérien.

Je n'ajouterai rien à ce qu'a dit le député de Peace River sur le nombre de fois qu'ils utiliseront un terminus aérien en cours de voyage. Je tiens seulement à redire que les usagers de la troisième classe n'auront plus recours, ou si peu, au service des aéroports ou des terminus. Pour eux, le départ se fera parfois à un terminus; parfois, ce sera le retour. Rares seront les fois où le terminus sera à la fois le point de départ et le point d'arrivée.

Le ministre s'est efforcé de tracer un parallèle entre la redevance dont il est question ici, et les taxes sur l'essence dont les recettes contribuent à financer la construction de routes. Je ne pousserai pas la comparaison jusqu'à l'absurde. Je dis simplement que, dans ce cas bien précis, et il s'agit ici de voyages aériens, cela coûte plus cher de conduire une Volkswagen ou une Datsun qu'une Cadillac. J'espère que le ministre comprend ce que je veux dire. Je ne veux que démontrer le caractère spécieux de son argumentation, car, d'après lui, il n'y a guère de différence en principe entre la taxe sur l'essence et la taxe que cette mesure vise à imposer.

Essentiellement, il disait que, jusqu'à un certain point, il en coûte tant, au mille, pour conduire une Ford et tant pour conduire une Chevrolet. Malheureusement, je ne crois pas que ce principe s'applique aux gens qui voyagent par air, et c'est là où je veux en venir. En d'autres termes, la taxe de 5 p. 100 sur le