

emprunter d'autre moyen de voyager; mais dans ce cas, ils paieront un pourcentage inférieur à celui que paient les voyageurs tenus de se déplacer en voiture qui doivent déboursier un certain pourcentage pour chaque gallon d'essence consommé. J'ignore si cet exemple peut servir de réponse complète à tous les points soulevés par mon honorable ami, mais il pourrait avoir une certaine portée dans l'étude que nous faisons de la question.

Pendant que j'ai la parole, je tiens à dire à mon honorable ami de Comox-Alberni que, même si les discussions au comité, et aux autres comités, ont porté sur les aéroports en particulier, pour ce qui est des décisions ayant trait au revenu de cette taxe, on me dit tenir compte des autres opérations du ministère des Transports dans le domaine des services aériens. Comme mon honorable ami l'a dit lui-même, je crois, même si les habitants de cette région ne retirent pas les mêmes avantages que d'autres des dépenses du gouvernement fédéral pour la construction d'aéroports, ils bénéficieront des services du ministère dans les domaines de la sécurité et du contrôle de la circulation aérienne, de l'usage de la radio, de la navigation marine et des services de météorologie, de sorte que même s'ils doivent employer des hydravions à flotteurs, pouvant peser au-delà de 18,000 livres, et partant, payer cette taxe, ils profiteront des services que je viens de mentionner et cela, au fur et à mesure que ces services prendront de l'expansion.

Je n'oublirai pas la suggestion du député, bien documentée et constructive, et j'en tiendrai compte dans mes entretiens avec les hauts fonctionnaires du ministère. Cette question ne devrait pas être étudiée seule, en fonction des aéroports et pistes d'atterrissage, mais plutôt en fonction de tous les services de transports aériens assurés par le ministère des Transports.

**M. Baldwin:** Monsieur le président, hier j'ai parlé d'automobiles, comme point de comparaison, pour voir s'il existe un fondement équitable pour l'imposition de cette taxe. Nous sommes tous d'accord, je crois, pour dire qu'il n'y aura jamais de justice parfaite dans le domaine des impôts, mais nous avons pour objectif de nous en rapprocher le plus possible.

Comme le hansard d'hier en fait foi à la page 1242, le ministre a dit:

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 que fournit le gouvernement des redevances plus en rapport avec le coût direct.

[L'hon. M. Gray.]

Il a ensuite cité les propos du ministre des Finances tels que reproduits à la page 9420 du hansard de la dernière session, que voici:

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.

Évidemment, on peut voir dans les 21 millions de dollars espérés, un montant qui servira à combler l'écart. Je signalais hier la comparaison à établir avec les automobilistes, mais ces gens-là voyagent sur les grandes routes. La route est un moyen de transport fourni par un gouvernement et la taxe payée par un conducteur de voiture est une proportion de l'usage qu'il fait de la route. S'il franchit une distance de mille milles par exemple, le montant qu'il verse au gouvernement provincial, ou à plusieurs de ces derniers, sera proportionnel à la distance parcourue. Mais ce n'est pas le cas en ce qui concerne la taxe proposée maintenant par le gouvernement.

Prenons comme exemple un voyage entre Peace River et Ottawa. Mon billet pour cette distance me coûtera peut-être \$300; je paierai donc une taxe de \$15 et passerai par trois aéroports. Mais un Outaouais qui fait 12 voyages aller-retour, sur une petite distance, utilisera les aéroports 24 fois et paiera pourtant à peu près la même taxe que moi. Il n'y a absolument aucune justice là-dedans.

Le gouvernement se dit sans doute «La taxe que peut payer une personne doit être en proportion des moyens dont elle dispose pour s'acheter un billet d'avion. Si elle peut se payer un billet de \$300, sa taxe sera calculée d'après ce chiffre et nous exigerons \$15 de sa part». Je dois dire que je cite mes chiffres de mémoire. Les petits voyages par avion exigent une utilisation beaucoup plus grande des aéroports que les longs voyages. En matière de services, il y a d'un côté l'aéroport et de l'autre, la route, mais d'après le projet de loi à l'étude, je ne crois pas que le même principe s'applique également aux deux.

Le ministre a fait hier la remarque la plus pertinente selon moi, du moins en ce qui concerne un gouvernement, lorsqu'il a dit que la perception se révélerait difficile. Peut-être, monsieur le président, mais le gouvernement actuel n'a jamais eu trop de mal, selon moi, à imposer des taxes et à percevoir des impôts. Si la pauvreté lui suscite des problèmes, il crée un impôt de progrès social. S'il s'agit de pollution, il va l'autoriser ou imposer une