

Je pense qu'un examen détaillé des registres au chapitre de ces droits, des rentrées et des factures des sommes en question, et ainsi de suite, prouverait que ces droits sont très coûteux. Je crois qu'il existe une mesure plus simple. A mon avis, la plupart des usagers ne s'opposeraient pas au paiement d'un supplément d'un demi, de trois quarts, ou même d'un cent entier par gallon de carburant, sous forme de droit d'atterrissage. Si le ministre veut bien examiner cette proposition, je suis sûr que les personnes concernées adresseront à son ministère de nouveaux hommages de leur reconnaissance.

En passant maintenant à un autre domaine qui pose aussi des problèmes assez urgents, j'aimerais dire quelques mots au sujet de l'emploi d'avions dans le domaine de l'agriculture. A cet égard, je demanderais au ministre d'encourager ses collègues au sein du cabinet qui s'occupent de ce domaine à considérer favorablement le retrait de la taxe de vente de 11 p. 100 sur les aéronefs employés uniquement dans l'agriculture. Il me semble bien injuste que des cultivateurs qui auraient besoin d'aéronefs agricoles hésitent à les employer à cause de cette taxe de vente. Ils peuvent acheter leur tracteur et presque tout le matériel qu'ils emploient dans leurs fermes sans payer de taxe de vente. Mais lorsqu'il s'agit d'employer une pièce d'équipement qui dans bien des cas ferait gagner du temps et de l'argent, améliorerait le plantage, et ainsi de suite, les fermiers butent sur la taxe de vente, qui peut ajouter \$2,000 ou \$3,000 au prix d'une pièce d'équipement. Je recommande au ministre de bien étudier cette question.

Le quatrième point dont je voudrais traiter, monsieur le président, comprend l'établissement de grands principes directeurs pour ce domaine de l'aviation commerciale que je suis fier de connaître, soit l'exploitation de franchises aériennes régionales. Sans rappeler ceci trop vivement à l'esprit du ministre—bien qu'à cet égard le gouvernement précédent ait peut-être été un peu lent lui aussi—je lui dirai que, depuis le début de 1960, les membres de l'Association des transports aériens du Canada et ceux de l'Association des pilotes canadiens ont tous pris part les uns après les autres à des congrès et réunions pour faire appel au gouvernement fédéral et au ministère des Transports en vue de l'établissement d'une politique concernant les lignes aériennes régionales, c'est-à-dire d'une politique destinée à améliorer le service dans plusieurs régions du Canada où, dans une large mesure, des subventions sont requises pour maintenir le service. J'allais dire un niveau suffisant de service, alors que ces exploitants commerciaux, j'en suis sûr, ne s'aperçoivent même pas encore que le niveau

de service ait atteint des proportions suffisantes dans l'une quelconque des régions du Canada.

● (8.10 p.m.)

En 1963, le ministre des Transports d'alors avait dit à la Chambre qu'il importait de préciser le rôle que l'avenir réservait aux transporteurs aériens régionaux, afin de pouvoir répondre aux besoins changeants de la technique et de l'économie aériennes. Monsieur le président, il avait raison. Puis, en novembre 1963, le nouveau ministre des Transports—l'ancien ministre s'étant vu confier un nouveau portefeuille—avait raison de réitérer ces paroles. Il avait raison encore, le 26 février 1964, lorsqu'il a dit à la Chambre que toute la question de la politique aérienne à prévoir pour l'avenir faisait l'objet d'une étude très sérieuse. Il ajoutait, cependant, qu'on n'en était pas encore arrivé à des conclusions. Dès qu'un programme aura été élaboré, il sera rendu public. J'espère que ce sera bientôt. C'était vers la fin de février 1964.

Il avait encore raison, en septembre 1964, lorsqu'il a déclaré en Chambre qu'il avait l'intention de s'occuper activement de la mise au point d'un programme pour le transport aérien régional. Il espérait, à la fin de l'année, être en mesure de faire prévaloir les recommandations de la Chambre qui seraient soumises à notre approbation. Il avait raison encore une fois en février 1965, lorsque, faisant allusion au temps qu'il faudrait pour présenter des programmes efficaces de transport aérien régional, il a dit: «Je ne crois pas pouvoir rien préciser au sujet du temps qu'il faudra et je me contenterai de dire que nous en parlerons dès que nous compterons pouvoir présenter à la Chambre des propositions vraiment valables.»

Je comprends les problèmes auxquels le ministre est en butte, monsieur le président. C'est un problème de vieille date qu'il ne faudrait pas négliger trop longtemps encore. Nos transporteurs aériens régionaux ont besoin d'une direction ferme. Ils ont besoin d'orientation et d'éclaircissement au sujet des subventions. Ces subventions continuent d'être nécessaires malgré les protestations qui ont été faites à cet égard. Le gouvernement devrait s'en occuper avant la fin de 1966. Afin que le ministre ne soit pas embarrassé plus tard, je ne m'aviserai pas de les lui demander pour cette année, quoique quelqu'un d'autre pourrait le faire.

Monsieur le président, dans les quelques minutes qui restent, j'aimerais parler de la nécessité pour le gouvernement canadien d'examiner toute la question des appareils