

Vancouver à White Horse, dans la cherté de la vie dans le Nord. Si nous avons à y réfléchir à deux fois avant de commander un paquet supplémentaire d'isolant parce qu'il en coûte plus pour transporter cet article sur un trajet de 1,500 milles que pour transporter une livre de beurre ou des choses semblables, nous avons un aperçu de l'ensemble du problème. Tout ce qui nous parvient coûte davantage.

A mon avis, les subventions ne sont pas le remède requis, plus particulièrement les subventions qui ont été proposées dans le document sur la politique aérienne que le ministre a déposé en octobre dernier. Si l'on adoptait une attitude plus éclairée en permettant la concurrence dans ces régions, on trouverait peut-être la solution. Si le gouvernement renonçait à des exploitations telles que l'*Eldorado Aviation*, et permettait à l'entreprise privée de combler le vide—ce qu'elle peut faire et ce dont elle a donné l'assurance au gouvernement—le problème serait en partie résolu, qui sait? Ensuite, bien entendu, il y a toujours l'obligation, de la part du gouvernement, d'assurer des moyens de transport terrestres sous forme de grandes routes et de chemins de fer.

Au lieu de grignoter comme le fait l'article 93—je choisis l'article 93 parce qu'il reflète une tendance et prouve que la liberté de l'individu se trouve minée par ce genre de directives—le gouvernement pourrait peut-être, pour offrir des stimulants convenables au développement de l'aviation dans le pays, accorder un peu moins d'attention à la principale ligne canadienne et aux transporteurs régionaux importants du pays, et un peu plus d'attention à l'aviation en général; n'a-t-elle pas donné naissance à Air Canada, dont le ministre est si fier?

L'activité de l'aviation générale se voit restreinte par des règles et des règlements qui entravent son expansion. Par exemple il est contraire aux règlements aériens d'atterrir sur une piste non autorisée ou d'en décoller. Les avions servent de plus en plus dans l'industrie agricole du pays. Les cultivateurs les utilisent. Pourtant, s'ils décollent et atterrissent sur une piste non autorisée ou située sur leurs terres, ils se rendent coupables d'une infraction. Il y a toujours, naturellement, des agents de police trop zélés qui dressent contravention. En vertu des règlements actuels, ces cultivateurs commettraient une infraction en volant à moins de 500 pieds pour atterrir ou décoller sur une piste non autorisée. Peut-être ces gens arrosent-ils leur récolte, comptent-ils leurs bestiaux ou examinent-ils le terrain au prin-

temps en vue de l'ensemencement. La fin de semaine dernière on a montré un excellent film à la télévision sur le rôle que joue l'aviation dans l'industrie agricole.

Il faudrait supprimer ce genre de règlement mesquin. Au lieu de chercher d'autres moyens de restreindre l'expansion de notre aviation le gouvernement et les fonctionnaires du ministère des Transports devraient supprimer certaines clauses en vue de faciliter un peu plus les progrès de l'aviation privée en ce pays.

On nuit aussi aux progrès de l'aviation d'une autre manière: par les règles prévues à l'intention des aéroports et qui ne permettent pas l'usage d'avions privés. Je me trouvais dans la ville de Vancouver où des personnes désireuses d'utiliser des avions privés devaient parfois attendre qu'une demi douzaine d'autres appareils aient fait de la place. C'est que le ministère des Transports entrave la construction et l'aménagement de hangars en «T» comme on en utilise un à l'aéroport d'Uplands. Il n'y a aucune raison qui empêcherait un changement grâce auquel ces installations seraient offertes aux intéressés.

M. le président suppléant: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais je dois le prévenir que son temps de parole est expiré.

M. Peters: Monsieur le président, je n'espère pas prendre part aux délibérations sur ce projet de loi. Cependant, je l'ai lu avec un vif intérêt. J'aurais aimé participer au travail du comité qui en a fait l'étude. Seul le ministre des Transports peut rédiger un projet de loi qui commence par une définition très claire de la politique en cause et aboutit ensuite à une kyrielle de «si», de «et» et de «mais.» Le bill démontre qu'il ne peut y avoir de véritable politique des transports. Le présent projet de loi n'est vraiment pas celui que j'entrevois lorsqu'il y a quelques années je proposais un projet de résolution visant à la formulation d'une politique nationale des transports.

• (7.00 p.m.)

Depuis longtemps je m'inquiète de divers aspects du problème au Canada d'une politique nationale des transports. Je me suis intéressé plus particulièrement à la mystification dont nous avons été témoins dans le secteur des chemins de fer et à l'attitude du public envers les chemins de fer. D'aucuns disent que le National-Canadien est une société de la Couronne appartenant aux Canadiens. A mon sens, cela n'est pas vrai: il ne nous appartient