

Je me rends parfaitement compte, monsieur le président, que mes remarques ce soir ne sont qu'une entrée en matière.

Je serais des plus heureux si le ministre voulait bien s'engager de façon plus précise en ce qui concerne la possibilité, du côté du gouvernement fédéral, d'étudier de concert avec le gouvernement provincial les moyens de construire un tunnel ou une chaussée flottante ou quoi que ce soit qui puisse relier l'île de Vancouver à la terre ferme. Les chiffres que je vais citer sont tirés du rapport de la commission du remaniement électoral; sauf erreur, la population de l'Île-du-Prince-Édouard est de 104,659 habitants tandis que celle de l'Île de Vancouver est de 289,679. Si la chaussée de l'Île-du-Prince-Édouard mesure 9 milles de long, on pourrait toujours soutenir qu'en se fondant sur le chiffre de la population, un ouvrage équivalent dans le cas de l'Île de Vancouver pourrait mesurer environ 27 milles de long. Si je ne me trompe, un moyen de communication directe par voie du détroit de Géorgie, entre Point-Grey et l'île Gabriola, aux environs de Nanaïmo, s'étendrait sur une longueur de 16 milles. Je crois que cela correspond d'assez près à l'enjambement du détroit de Belle-Isle, mais je n'ai jamais visité cet endroit.

De toute façon, monsieur le président, si le ministre est disposé à nous indiquer que le gouvernement fédéral veut bien procéder immédiatement à une étude des possibilités, je consentirai peut-être, pour ma part, à demander avec moins d'insistance une subvention pour la construction de navires qui feraient le transbordement entre l'île de Vancouver et le continent, en Colombie-Britannique, sous l'égide d'une administration publique.

En conclusion, monsieur le président, je signalerai simplement au ministre, étant donné les débats que nous avons poursuivis sur la question du Pacifique-Canadien et le piètre service de traversée à l'île de Vancouver que la compagnie assurait, que toute sa conception des subventions à la construction navale est erronée et que des subventions quelconques devraient s'appliquer à des navires construits à l'intention d'une administration publique qui les exploiterait et qui verrait essentiellement à offrir des services de transport suivant les besoins de la population plutôt qu'en vue d'assurer un profit à des actionnaires du secteur privé.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'avais l'intention de formuler mes remarques au fur et à mesure de l'étude des divers postes, mais puisque qu'elles portent sur trois ou quatre crédits ultérieurs, à savoir les crédits 30, 35, 40 et 75, au lieu d'en retarder chaque fois l'adoption par mes propos, il serait plus

expéditif, à mon sens, si je faisais dès maintenant quelques observations sur le vaste domaine de l'aviation.

• (8.00 p.m.)

Je tiens, au nom des nombreux intéressés à l'aviation canadienne, à remercier le ministre des Transports et son titulaire pour avoir adopté des attitudes fort opportunes au sujet de l'aviation en général. Je pense surtout à l'aide aux municipalités qui s'intéressent à la construction de petits aéroports.

Je devrais peut-être préciser que, par aviation en général, j'exclus les avions militaires et les grandes compagnies de transport aérien, notamment Air Canada, la CPA et, dans une certaine mesure, l'EPA et l'Eastern Canada. Je pense donc surtout aux petites entreprises de transport aérien et aux milliers d'hommes d'affaires qui utilisent le petit avion et les petits aéroports de notre pays; je pense aussi aux aéro-clubs qui forment les pilotes de ces avions.

Je reviens à mon premier point, c'est-à-dire à l'aide accordée aux municipalités pour la construction de pistes d'atterrissage. Malgré le fonds de 1 million de dollars affecté à ce programme, il existe encore, dans toutes les parties du pays, de nombreuses municipalités qui aimeraient profiter de cette offre et doter leur région d'une piste pouvant répondre aux besoins immédiats des pilotes locaux. Toutefois, elles hésitent à présenter une demande, car la mesure législative qui régit ce genre d'aide de la part du gouvernement stipule que la municipalité en cause doit céder au gouvernement fédéral la propriété du terrain, et bon nombre de municipalités—et cela se comprend—n'y sont pas disposées.

Je demanderais au ministre et aux fonctionnaires de son ministère, qui sont pour une large part responsables de l'élaboration de cette mesure, d'améliorer la première loi qui prévoyait le partage des frais et dont l'application était très restreinte. La prochaine fois qu'ils étudieront cette question, ne pourraient-ils pas trouver un moyen de permettre aux municipalités en cause de conserver la propriété du terrain qu'elles doivent actuellement céder pour la construction de ces petits aéroports.

Le second point sur lequel j'aimerais attirer l'attention du ministre et de son ministère est la question des droits d'atterrissage pour les avions légers, à la fois privés et commerciaux, perçus aux aéroports qui relèvent du ministère des Transports d'un bout à l'autre du pays. Je crois que le ministère est en train d'étudier cette question. J'espère qu'il en résultera l'élimination des droits d'atterrissage.