

blème qui préoccupe la plupart des députés. Ce problème a été exposé précédemment par le ministre des Transports.

Apparemment, le ministre des Transports a expliqué au cabinet qu'il convenait d'imposer une taxe aux usagers à cause du coût croissant des services fournis aux voyageurs dans les aéroports. On peut toujours affirmer qu'en général, ce sont les gens à l'aise qui voyagent par avion. C'est peut-être vrai, mais on ne tient pas compte des régions du Canada où les gens n'ont absolument aucun autre moyen de transport, quel que soit l'état de leurs finances.

Prenons l'exemple du père de famille qui doit conduire ses enfants chez le dentiste à 200 milles de chez lui et comparons son cas à celui du monsieur qui voyage en autobus, en auto ou par le train. Le bill, qui se propose de faire porter le fardeau à l'utilisateur n'est pas la solution au problème des frais croissants des aéroports canadiens, l'exemple précité le prouve nettement.

J'ai été membre du premier comité du développement du Nord canadien, qui fut le premier à se rendre dans l'Arctique. Je crois que le comité y est retourné deux ou trois fois depuis. Ceux qui ont visité la région connaissent bien le sentiment des gens de l'Arctique sur le coût des transports.

D'après les nombreuses déclarations que le ministre a faites à la Chambre, il faudra beaucoup de temps avant qu'un autre moyen de transport soit offert aux gens qui vivent et travaillent dans ces régions. Je vois l'honorable député de Fort William à son siège. Comme il était président du premier comité à visiter le Nord, j'espère qu'il dira aux députés avant la fin du débat que j'ai raison. S'il y a un aspect qu'on n'a pas cessé de mentionner en parlant d'exploiter le Nord, c'est bien le besoin de tenir compte du coût élevé du transport des personnes et des marchandises destinées à cette région. En dépit de cela, qu'est-ce que le ministre demande à la Chambre de faire dans ce bill? Il nous demande d'ajouter un montant uniforme de 5 p. 100 aux frais de transport de presque tous les Canadiens qui habitent au nord des provinces, soit dans 35 à 40 p. 100 du Canada. Voilà ce qu'il nous demande.

• (4.00 p.m.)

L'autre jour, on a discuté d'évolution constitutionnelle. Il y a même eu un débat à la Chambre sur ce développement, qui comporte des avantages et des inconvénients. La question ne se rattache pas directement à l'objet du projet de loi à l'étude, mais si le gouvernement a l'intention de suivre cette orientation dans ses politiques fiscales, l'évolution constitutionnelle du Nord pourrait devenir assez théorique parce que personne ne pourra se

permettre d'habiter au nord du 60° parallèle. Voilà le genre de questions que fait naître le projet de loi qui, pour le ministre, n'est qu'une méthode assez simple de percevoir des revenus supplémentaires afin d'assumer les frais accrus des aménagements aux aéroports ou ailleurs, que fournit le ministère des Transports.

Je pourrais m'attarder à expliquer que les gens, ceux de ma circonscription en tout cas, reçoivent très peu sous forme de services du ministère des Transports. Je conçois que les transporteurs reçoivent un permis des fonctionnaires du ministère, qui appliquent sans doute les règlements pour s'assurer de la sécurité des avions et ainsi de suite. Je ne nie pas que les exploitants et les usagers des avions qui effectuent les parcours de 3^e catégorie sur le littoral reçoivent un certain avantage des activités du ministère des Transports. Toutefois, ce ne sont pas les coûts qu'ont mentionnés à la Chambre les partisans du gouvernement relativement au projet de loi mais le coût accru des principales aéroports.

M. Gray: Je soulève la question de privilège, monsieur le président. Qu'il me soit permis de répéter ce que j'ai déjà dit maintes fois: cette taxe doit s'appliquer non seulement au coût des principaux aéroports mais à toute la gamme des services que fournit le ministère dans le domaine des transports.

M. Barnett: Oui, j'ai entendu le ministre dire que les aéroports et autres aménagements pour le transport aérien que fournit le ministère devaient être englobés. Mais l'idée d'une redevance qui procurerait des revenus supplémentaires est certes issue d'une discussion à la Chambre sur l'augmentation du coût des aménagements aériens. Le ministre a sans doute assisté à une partie de cette discussion. Il n'y a pas très longtemps de cela. S'il ne me croit pas, il n'a qu'à consulter le harsard ou le président de la Commission canadienne des transports. M. Pickersgill confirmera sans nul doute l'essentiel de ce que je m'efforce d'exposer à la Chambre.

Monsieur le président, j'allais dire que certains services prévus par le ministère des Transports le sont pour les usagers des trajets desservis par les transporteurs aériens de la classe 3 qui sont titulaires d'un permis, pour citer l'une des classes mentionnées. Mais en général, dans ma région, et pour une bonne partie du Canada, ces avions observent les règlements de vol à vue. Le plus souvent, il n'y a pas d'aérodrome terminus. Parfois, eu égard aux avions à flotteurs, il n'y a guère de flotteurs que le public puisse utiliser. Je vois ici le solliciteur général, autrefois ministre des Transports. Il se souvient peut-être que je

[M. Barnett.]