

d'être modifié, il aurait pu au moins donner aux cultivateurs environ cinq ans pour s'habituer au nouveau régime.

Les marchands auraient dû bénéficier du même délai. Le gouvernement toutefois n'a pas suivi cette ligne de conduite. Je me demande parfois si les vis-à-vis comprennent vraiment quelque chose à ce qui se passe dans les collectivités rurales. Savent-ils, en fait comment les agriculteurs financent leurs exploitations agricoles, leurs transactions avec les coopératives ou les entreprises commerciales du secteur privé pour arriver à joindre les deux bouts? Je me demande vraiment s'ils se donnent beaucoup de peine pour le savoir. Si je me hasarde à dire ces choses, c'est qu'on ne semble pas avoir tenu compte du mémoire présenté par l'Union des coopératives du Canada, où elle établit sa position et fait part au ministre de certains faits. Le ministre et le ministre semblent avoir été de l'avant malgré ces mémoires, établissant un impôt de 5 p. 100 sur le capital d'exploitation non pas sur les gains, mais bien sur le capital d'exploitation, ces fonds qui d'ordinaire reviennent aux petites gens qui achètent de ces coopératives. Je ne crois pas qu'on se soit efforcé de comprendre quelque chose.

● (3.30 p.m.)

M. Tom H. Goode (Burnaby-Richmond-Delta): Monsieur l'Orateur, quand le Livre blanc sur la réforme fiscale a été débattu à la Chambre, j'ai été l'un des premiers à soutenir qu'avant de présenter une mesure législative, il faudrait apporter d'importants changements aux dispositions qui touchent les petites entreprises. Les changements apportés me permettent, à ma grande satisfaction, de porter mon attention dans le débat actuel sur d'autres questions que la réforme fiscale et la politique budgétaire. Toutefois, en qualité de président du comité permanent chargé des questions de l'environnement, je désire féliciter spécialement le ministre des Finances (M. Benson) pour sa décision d'abolir la taxe de vente de 12 p. 100 sur le matériel anti-pollution utilisé par l'industrie.

Je me propose de parler aujourd'hui d'un sujet qui me préoccupe grandement de même que mes commettants. C'est un problème complexe car il y va de l'unité du pays, de l'augmentation des frais pour des milliers de travailleurs et du désaccord entre le gouvernement fédéral et les provinces. La question en cause est l'annonce par le gouvernement du Canada de l'imposition du premier péage fédéral du genre à l'aéroport international de Vancouver. D'où vient cette regrettable situation? Le ministre des Transports a donné la réponse en 1968. Le péage s'impose pour le complexe du pont de la rue Hudson et de la voie d'accès à l'aéroport parce que le gouvernement de la Colombie-Britannique a refusé de payer sa part des \$21,200,000 que la construction a coûté. Obligé d'assumer seul les dépenses à cause du refus de coopérer de la province, le gouvernement fédéral croit nécessaire d'essayer d'en recouvrer une partie.

Revenons au commencement. Depuis que le gouvernement fédéral a acheté l'aéroport à la ville de Vancouver en 1962, il devient de plus en plus évident chaque année que la croissance extrêmement rapide de l'aéroport nécessitera une nouvelle route de Vancouver à l'île Sea. Les gouvernements fédéral et provincial ont donc

demandé en 1964 à la firme de conseillers Phillips, Barratt, Hillier, Jones et Compagnie d'étudier d'autres voies d'accès au pont. On a conclu qu'un pont relié à la rue Hudson du côté de Vancouver était la meilleure solution. En 1967, comme on avait besoin de données et de prévisions à jour sur la circulation, les deux gouvernements ont retenu les services de la N.D. Lea & Associates Ltd. pour faire ces prévisions. Le premier ministre M. Bennett n'était pas disposé à pousser plus loin la collaboration fédérale-provinciale. La chose ne devrait peut-être pas sembler étonnante, monsieur l'Orateur. Le premier ministre était probablement déconcerté par l'hypothèse du rapport de la N.D. Lea selon laquelle la construction de la rue Knight serait terminée en 1960. Au rythme où vont les choses, elle ne le sera probablement pas avant 1979. J'ajouterai même que si le gouvernement de la Colombie-Britannique condescend un jour à fournir aux gens de ma circonscription le pont de la rue Knight, qui est évidemment indispensable, il répondra plus alors aux besoins.

Selon l'étude effectuée par la N.D. Lea en 1967, il faudrait un autre pont sur le Fraser, en plus de celui de la rue Knight, au début des années 70. Je ne crois pas être injuste en disant que le premier ministre Bennett cherche à faire payer au gouvernement fédéral un nouveau pont que son propre gouvernement devrait fournir. Il sait fort bien que l'île Sea se trouve sur ce qu'on pourrait appeler la ligne directe entre Richmond nord et sud et le centre de Vancouver. Il s'ensuit donc que les gens, cherchant le trajet le plus court, opteront pour un pont entre Richmond et Vancouver en passant par l'île Sea. Même les automobilistes qui ordinairement n'emploieraient pas le nouveau pont seront forcés de le faire parce que le gouvernement de la Colombie-Britannique n'a pas jugé bon de construire le pont requis sur le Fraser. Les ponts de la rue Oak et du Fraser sont déjà désuets et celui de la rue Knight le sera avant même d'être construit.

Même si le pont de la rue Hudson et le chemin d'accès de l'île Sea ne desservent en réalité que l'aéroport international de Vancouver et les entreprises connexes, le gouvernement provincial s'il voulait vraiment assumer ses obligations constitutionnelles, serait tenu d'en partager le coût avec le gouvernement fédéral. Maintenant qu'il est clair que la route Hudson-Dinsmore desservira une circulation intense, il incombe surtout à la province d'assumer sa part des frais, ne serait-ce que parce que le gouvernement de la Colombie-Britannique n'a pas prévu l'avenir en construisant les ponts requis. Toutefois, comme je l'ai dit, M. Bennett a négligé cette obligation très légitime.

Néanmoins, et c'est tout à l'honneur du gouvernement fédéral, le ministre des Transports a décidé d'assumer seul tous les frais afin de répondre à un besoin urgent: un meilleur accès à l'aéroport international de Vancouver. Ceci est louable, mais je dois ajouter qu'on s'y prendrait mal en imposant un péage. Un système de péage poserait sans doute de sérieuses difficultés et ne serait sans doute pas souhaitable. Tout d'abord, du point de vue des dépenses fédérales, l'installation de postes de péage majorerait de \$700,000 le coût de la construction, sans compter ce qu'il en coûterait pour les administrer. En outre, elle