

Eh bien, monsieur le président, le 14 mai, il y a quelques jours à peine, je demandais une fois de plus au ministre des Transports: Quand aurions-nous une décision? Ce soir je me vois dans l'obligation de dire à titre de représentant des gens de la région de Mirabel, de la circonscription d'Argenteuil-Papineau et de toute la région du Nord de Montréal, que les maires ne peuvent pas prendre de décision et planifier leurs organismes municipaux parce qu'ils attendent toujours la décision de ce qu'on va faire avec Mirabel. Je n'ai pas demandé au ministre de me dire quelle route il transférerait. J'ai demandé une décision dans le dossier Mirabel. Il me semble, monsieur le président, que je ne demande pas grand-chose. Tous mes collègues de la Rive Nord ont fait des pressions sur le ministre. Tous mes collègues de la Rive Nord ont demandé au ministre une réponse, et je me vois encore ce soir dans l'obligation de m'adresser par vous au ministre des Transports et de lui dire: Mais de grâce, monsieur le ministre, il y a une population qui attend depuis dix ans. C'est ce gouvernement qui a construit cet aéroport. On l'a qualifié d'éléphant blanc. On lui a donné tous les noms possibles, mais, monsieur le président, il y a une population qui est en droit d'avoir une décision dans ce dossier et c'est cette décision que je demande et je la demande dans le plus bref délai possible.

• (2205)

[Traduction]

M. Douglas Fisher (secrétaire parlementaire du vice-premier ministre et ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je voudrais encore une fois féliciter le député de sa persévérance et de l'intérêt qu'il porte à cette question très délicate et très controversée. Nous savons tous qu'il attend impatiemment une réponse. Ses propos ne nous sont pas étrangers. Nous compatissons avec lui et ne cherchons nullement à lui compliquer les choses, ni à lui ni à ses électeurs. Au contraire, nous estimons tous qu'il importe de prendre une décision, comme il l'a demandé.

Il importe également de prendre la bonne décision, et pour en arriver là, le processus est long et souvent complexe. Il s'agit d'une question délicate qui met en cause des intérêts multiples. Vouloir accélérer les choses n'aboutit pas toujours à une solution satisfaisante. Nous devons être convaincus que tous les intéressés ont fait connaître leurs vues et que tous les arguments ont été examinés.

Je voudrais ajouter, en aparté, que le ministre des Transports (M. Pepin) est, à mon avis, une personne qui pèse toujours à fond le pour et le contre dans une affaire. D'une part, il n'a pas peur de s'attaquer au problème mais, d'autre part, il le fait de façon à ce que toutes les parties en cause puissent faire valoir leurs arguments. L'affaire de Mirabel en est un exemple. Celle du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau en est un autre.

M. Fraser: Sans oublier VIA Rail.

M. Fisher: Qu'il s'agisse du transport de marchandises dangereuses, de la politique portuaire, de la politique aérienne...

M. Fraser: Ou de VIA Rail.

L'ajournement

M. Fisher: ... ou d'une vaste gamme d'autres programmes, nous avons vu ce ministre s'attaquer à des problèmes très délicats, et ce, avec beaucoup de sensibilité et une grande objectivité.

C'est précisément le cas en l'occurrence, et je tiens à le rappeler au député. Je suis sensible à l'impatience de celui-ci. Il a du mérite de revenir sans cesse sur cette question. D'autre part, j'espère qu'il comprendra également que le ministre se doit d'agir avec sensibilité et objectivité en prenant ses décisions.

LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE—ON DEMANDE UNE EXEMPTION FISCALE POUR LE PROPRIÉTAIRE D'UN HÉLICOPTÈRE DE LA CÔTE OUEST—B) LA POSITION DU MINISTRE

L'hon. John A. Fraser (Vancouver-Sud): Monsieur l'Orateur, il y a quelque temps, un organisme de charité de la Colombie-Britannique, qui cherchait à mettre sur pied un service de secours sûr et efficace dans les montagnes de la côte, a acheté, avec des fonds recueillis par des bénévoles, un hélicoptère américain équipé pour le sauvetage en montagne et capable non seulement d'aider à trouver les gens perdus dans les montagnes de la côte, mais encore de les sortir de là, qu'ils soient blessés ou non. Cet hélicoptère a coûté \$200,000. Lorsque l'organisme en question a fait venir l'hélicoptère des États-Unis, le gouvernement canadien s'en est mêlé à la frontière. La direction de l'accise du ministère du Revenu national a imposé une taxe de \$16,000 sur l'hélicoptère entrant au Canada. Naturellement, l'organisme de charité a protesté, demandant pourquoi on imposait pareille taxe sur l'appareil, alors que les appareils destinés à un usage public en sont exemptés. Dans son intransigeance, le gouvernement a déclaré que la loi ou le règlement—il ne l'a jamais vraiment précisé—ne permet aucune exception.

Compte tenu de l'intérêt de la population et des députés, dont moi-même, pour cette affaire, nous avons écrit au ministre du Revenu national (M. Rompkey), lui demandant si c'était là une disposition d'une loi statutaire, d'un règlement ou d'une directive gouvernementale. Le ministre du Revenu national nous a répondu que c'était tout bonnement la loi. Il ne nous a pas beaucoup éclairé sur la loi précise dont il s'agissait, mais nous avons compris que c'était la loi et que nous ne pouvions rien y faire.

En réponse à une question que je lui ai posée l'autre jour, le ministre a dit:

Je reconnais qu'il fait de l'excellent travail...

C'est-à-dire l'organisme de charité.

... mais, en l'occurrence, je ne crois pas que nous puissions faire davantage pour lui venir en aide.

• (2210)

Chose certaine, le ministre n'a pas vraiment donné de réponse. Il s'est contenté de dire qu'il ne pouvait modifier la loi. Il s'est bien gardé de parler de la question fondamentale et de nous livrer l'opinion du gouvernement. Y a-t-il lieu de prélever cette taxe ou non? Comment l'imposition de la taxe sur cet hélicoptère peut-elle servir le public? D'aucune façon, à mon avis.