

aériens, qui pourra édicter des règlements sans être tenue de les faire approuver par le ministre ou le cabinet. C'est déplorable.

Dans ce cas-ci, cette industrie, l'aviation en général—je ne songe pas aux géants internationaux et nationaux comme Air Canada et le Pacifique-Canadien, mais aux sociétés de frètement, régionales ou autres—devra se conformer à une réglementation qui pourra dépendre de l'humeur de la Commission des transports aériens, ou de l'un de ses membres à l'occasion. Cette perspective ne me paraît guère souriante sur le strict plan des affaires, sans compter le climat suffocant qu'elle créera pour l'industrie en général. C'est très mal d'accorder à un affrèteur un permis d'après les conditions exigées au moment de son émission si, trois ou quatre mois ou peut-être même un an plus tard, la Commission des transports aériens doit décider, dans sa sagesse, que les conditions exigées au moment de l'émission du permis doivent être de nouveau restreintes. Dans de telles conditions, un affrèteur ne sait plus où il en est.

On pourrait entrer dans les détails de la question et parler de diverses catégories de permis accordés, mais ce ne serait pas très utile ici, je pense. Qu'il me suffise de vous citer un exemple. Supposons qu'un affrèteur obtienne un permis de la catégorie A pour exploiter un service de frètement non régulier à partir d'une grande ville du pays. Il se peut que la restriction imposée au moment de l'émission du permis porte que l'exploitant ne devra utiliser que des avions d'une certaine catégorie. Supposons maintenant qu'un an plus tard, par exemple, les perfectionnements technologiques aboutissent à un genre d'appareil plus rapide, plus sûr et plus confortable que l'appareil indiqué dans le permis, au moment de son émission. La Commission pourrait très bien faire fi de ces perfectionnements et dire à l'exploitant que les restrictions tiennent toujours et que c'est le seul genre d'avion dont il aura le droit de se servir. S'il s'agit à ce moment-là d'un DC-3 et que des améliorations surviennent dans les avions à réaction, raison de plus, car cela pourrait nuire aux intérêts d'un autre affrèteur qui serait dans les bonnes grâces de la Commission.

Loin de moi l'idée de prétendre que la Commission fait montre de préférences, mais il reste que cela est possible. Ainsi la Commission des transports aériens dicte au transporteur ses activités, au lieu de lui laisser choisir celles qu'il juge les plus avantageuses pour son entreprise.

Je sais pourquoi cette mesure est présentée. Je sais également que la Commission des transports aériens doit veiller à ce que l'intérêt public soit constamment servi, mais je prétends qu'elle n'y parviendra pas, si elle obtient le pouvoir proposé dans l'article 7 du projet de loi, qui lui permettra de modifier et de déformer les règlements à son gré. C'est malheureusement confier un pouvoir administratif illimité à des fonctionnaires bien intentionnés au service de la Commission des transports aériens, mais qui devront néanmoins prendre, à l'égard d'entreprises, des décisions qui ne seront peut-être pas dans le meilleur intérêt de ces sociétés et qui pourraient même être entièrement contraires à celles qu'elles prendraient. Si un exploitant doit servir l'intérêt public quant à la sécurité, au confort, à la rapidité et au progrès technologique, les décisions concernant les placements nécessaires à ce service doivent être fondées sur des critères fixés par le gouvernement et non par un tribunal administratif.

A mon avis, monsieur l'Orateur, les autres amendements proposés par le bill sont de peu de conséquence, bien qu'ils soient peu désirables du fait qu'ils étendent les pouvoirs régulateurs du gouvernement et de ses commissions. Le cœur du bill, la partie importante, c'est l'amendement dont j'ai parlé, qui remédierait à la lacune qui a fait l'objet d'un litige dont la Cour suprême a été saisie. Je crains fort que dans le remède le gouvernement risque de trouver une créature très difficile à contrôler qu'il aura créée lui-même; mais il y a pis encore—je ne voudrais pas exagérer ici, car je sais que les membres de la Commission des transports aériens s'efforcent toujours de prendre leurs décisions dans l'intérêt public—et ce qui est plus terrifiant encore dans l'amendement ce sont les vastes pouvoirs accordés à la Commission au sujet du contrôle de l'exploitation et de l'administration courante de l'industrie de l'aviation en général. J'espère que le ministre s'occupera de cet aspect de la question, et j'espère le voir, après réflexion, proposer un amendement à l'article 7 tendant à réduire un peu ces pouvoirs étendus et, à mon avis, peu souhaitables que le gouvernement compte accorder à la Commission des transports aériens.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, je me rends compte que nous sommes à la deuxième lecture du bill, étape où les questions et réponses ne sont pas admises; mais le ministre qui défend le projet de loi aura le droit de prendre la parole en mettant fin au débat. Aussi, peut-être puis-je me prévaloir du droit que j'ai de