

grands aéroports, mais ils servent surtout aux écoles de pilotage.

Vous vous souviendrez que pendant la guerre il y avait un peu partout au pays des centaines de petites pistes d'atterrissage qui n'étaient entretenues que pour les seuls cas d'urgence. Certaines d'entre elles n'ont pas servi pendant des années, mais on les a entretenues, on a coupé l'herbe, et on y gardait une certaine quantité d'essence pour les cas d'urgence. Un grand nombre de ces petites pistes sont plus tard devenues des pistes de formation et je pense que c'est un avantage. Je pense qu'il serait tout à fait inopportun de faire payer aux petits aéroports l'utilisation du radar et le salaire de la personne qui le fait fonctionner parce qu'ils ne peuvent s'en servir, qu'il ne leur sert à rien. Dans certains cas, nous ne pourrions exiger qu'ils paient pour l'utilisation de la radio, car ils n'ont pas l'équipement nécessaire, et ils ne pourraient certainement pas utiliser les dispositifs d'atterrissage compliqués que les autres avions doivent se payer.

Il faut donc bien réfléchir avant d'appliquer le principe de paiement par l'utilisateur dans les aéroports surtout dans le cas des petites aéroports qui ne sont pas exploités par le gouvernement. Le ministre me semble chercher à les contrôler également.

Le ministre demande des pouvoirs qui ne se justifient pas et qui ne sont absolument pas nécessaires; en outre, cela irait à l'encontre des intérêts de l'industrie et des personnes qui utilisent ces installations. Bien que nous approchions de la fin de la session et que la plupart des députés veuillent partir en vacances...

Des voix: Non.

M. Peters: Le nombre de députés présents aujourd'hui prouve que j'ai de meilleures chances de dire vrai que ceux qui disent «non».

M. Goodale: Seuls les députés néo-démocrates y pensent.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Nous sommes ici.

M. Peters: Il n'y a que quelques aéroports dans ma circonscription, et l'un d'entre eux est relativement grand. Je suis sûr que d'autres députés de la Chambre ont des aéroports municipaux dans leur circonscription. Il y en a même qui ont des écoles d'entraînement de pilotes. Je suis sûr qu'ils ont été choqués par la façon dont nous avons mené l'enquête sur l'accident qui s'est produit dans l'Arctique, sur celui qui est arrivé entre la baie James et Timmins il n'y a pas longtemps, où neuf personnes ont trouvé la mort. Bien des gens, j'en suis sûr, sont mécontents des services, ou plutôt de l'absence de services, dans les aéroports.

Les députés connaissent bien les problèmes qui se posent dans leur région. Ce que je veux dire, c'est qu'ils sont prêts à accorder au ministre des Transports tout ce qu'il désire et ce, pour deux raisons. D'abord, il n'y a pas grand-chose à faire, car il s'arrogera ces pouvoirs de toute façon. C'est le ministre des Transports le plus dictatorial que nous ayons jamais connu. L'autre raison, c'est qu'ils veulent partir en vacances et que ce débat ne les passionnent pas. Si je me trompe, les députés qui ont un plus grand intérêt que moi dans ce bill et qui représentent des personnes directement visées par cette mesure législative me démentiront certainement. Comme je suis certain

Aéronautique—Loi

qu'ils voudront faire quelques observations, je vais reprendre ma place et leur céder la parole.

● (1210)

M. J. R. Ellis (Hastings): Monsieur l'Orateur, mon intervention dans ce débat sera relativement brève. Je passerai en revue certains des articles du bill avant de passer aux deux parties principales qui me préoccupent plus particulièrement, l'une concernant les enquêtes sur les accidents et l'autre la délivrance de permis à des services aériens commerciaux à l'heure.

Le député de Vegreville (M. Mazankowski) a fait un exposé extrêmement précis sur une ou deux questions. Il a parlé en particulier des clauses d'assurance de responsabilité civile. Je ne vois rien à redire à ce que les propriétaires d'appareils soient tenus de contracter une assurance de responsabilité civile. Possédant un avion moi-même depuis longtemps, j'ai toujours estimé qu'il était absolument essentiel de le faire, et à mon avis ceux qui s'en dispensent font preuve d'un manque total de responsabilité. Mais je m'inquiète que le ministère se mêle de la question, au lieu de la CCT qui semble l'organisme officiel tout désigné pour s'en occuper.

Je me demande aussi quel genre d'assurance on obligera les particuliers à contracter. A mon avis, si c'est le ministère qui est chargé d'en décider arbitrairement, il faudrait au moins que la Chambre sache en gros quel genre d'assurance deviendra obligatoire, avant de se prononcer sur le bill.

Le député de Vegreville a également parlé des permis à délivrer aux personnes qui font des plans, fabriquent ou entretiennent des avions. Dans les deux dernières décennies, il y a eu de plus en plus d'appareils construits par des amateurs. Des passionnés qui utilisent leurs compétences en mécanique, menuiserie, par exemple, construisent des appareils dans leur sous-sol, un garage ou une cour ou quelquefois dans un bâtiment situé près d'un petit aéroport. En général, ils construisent de très bons appareils qu'ils pilotent ensuite pour se distraire. Mais vont-ils avoir besoin de permis, à titre de fabricants, en vertu de cette mesure? Nous devons nous en assurer. La même question se pose au sujet des permis que l'on devra délivrer pour les lieux de la construction. Le ministère va-t-il délivrer un permis à un particulier qui construit un avion dans son sous-sol? J'estime que ce projet de loi devrait être renvoyé en comité, et y être longuement examiné et en détail.

Une des parties particulièrement intéressantes du bill concerne les permis délivrés aux aéroports. Le député de Timiskaming (M. Peters) a souligné qu'il n'y avait pas beaucoup d'aéroports dans sa région, mais qu'il s'inquiétait du principe du paiement par l'utilisateur. Il n'y a dans ma circonscription que quelques aéroports, mais ce ne sont pas les seuls endroits où les avions atterrissent. Les agriculteurs qui volent par exemple, atterrissent fréquemment sur un pâturage aménagé en piste, qui appartient à un membre du groupe. Parfois, le dimanche après-midi, le fermier va inviter huit ou dix personnes dans la région à atterrir à cet endroit. On organise un barbecue et ensuite tous repartent à nouveau en avion. Va-t-on devoir inspecter ce genre de terrain, comme pour les grands aéroports?