

Cette mesure a pour but d'assainir un peu ce secteur d'activité. Très peu de lois ont tenu le coup aussi longtemps. Nous qui sommes ici au milieu des années 1980 devons rendre hommage aux auteurs de cette loi qui a résisté longtemps. Que pourrait-on dire d'autre à propos de cette loi sinon qu'elle reflète bien la sagesse de ceux qui ont su si bien jauger une industrie qui en était à ses premiers balbutiements. Leur sagesse et leur prévoyance l'ont admirablement bien servie, je crois. Or, à la suite des litiges entre secteurs de compétence et des conflits opposant les autorités fédérales, provinciales et municipales, il est nécessaire de prévoir un cadre tout à fait différent pour donner à l'industrie aérienne le moyen de se développer de façon mieux organisée à l'avenir.

● (1650)

Le ministre a parlé brièvement des principes généraux du projet de loi, notamment la sécurité, le zonage, les nouvelles exigences médicales, ainsi que certains autres aspects. Je suis convaincu que le comité discutera en détail de ce projet de loi parce qu'à certains égards, nous proposons un principe tout à fait unique. Je parle de l'exigence relative aux renseignements médicaux.

Certains gouvernements au Canada permettent aux autorités médicales de prendre certaines mesures, mais pas nécessairement avec le plein consentement du patient concerné. A cet égard, il importe d'examiner attentivement cette partie du projet de loi. Je voudrais rappeler publiquement les aspects pratiques des dispositions relatives à l'exigence médicale prévue dans le projet de loi. Voici le libellé de l'alinéa 5.5 1):

Le médecin ou optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que son patient est titulaire d'un document d'aviation canadien qu'il sait assorti de normes médicales doit, s'il estime que l'état de l'intéressé est susceptible de constituer un risque pour la sécurité aérienne . . .

. . . prendre certaines mesures. Heureusement, compte tenu du caractère confidentiel de ce renseignement, la première mesure consistera à donner l'ordre au médecin ou à l'optométriste d'informer le patient de son état. Celui-ci sera averti qu'il doit signaler son état aux autorités médicales concernées, au ministère des Transports.

Le médecin ou l'optométriste vérifiera alors auprès du ministre, dans les 72 heures, si le patient lui a signalé son état, faute de quoi le médecin ou l'optométriste devra communiquer le renseignement.

Ce qui est en cause, c'est le principe essentiel du caractère secret des renseignements médicaux. Il s'agit de respecter les secrets qui existent entre le médecin et son patient. A mon avis, il est important que les Canadiens comprennent cette mesure, car c'est un premier pas franchi par un organisme

fédéral, et on se propose de l'inscrire dans une loi du Parlement. Certaines provinces ont déjà pris des mesures dans ce sens en ce qui a trait à la conduite avec des facultés affaiblies et à d'autres questions.

Je pense que le paragraphe 5.5(3) est innovateur et dans l'intérêt de la sécurité, mais qu'il reconnaît en même temps le droit au respect de la vie privée des citoyens. Voici le texte de ce paragraphe:

Le ministre peut faire de ces renseignements l'usage qu'il estime nécessaire à la sécurité aérienne.

Le projet de loi assure la protection de ces renseignements, et je pense que le comité devra examiner de près ces articles du projet de loi.

En outre, j'espère que le comité étudiera certaines des questions de réglementation soulevées par le député de Regina-Ouest, car c'est le meilleur endroit pour les approfondir. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de dire ces quelques mots.

**M. Lewis:** Monsieur le Président, je félicite le ministre et le secrétaire parlementaire pour leurs paroles encourageantes et pour les efforts qu'ils font afin d'améliorer la législation concernant la sécurité aérienne et l'administration des aéroports.

Il y a actuellement une controverse dans le comté de Simcoe au sujet de l'endroit le plus approprié pour construire un aéroport municipal. La ville de Barrie propose un terrain situé au sud de Barrie, près de Toronto, dans la municipalité d'Innisville. Cela faciliterait l'essor de la région située au sud de Barrie. Malheureusement, le conseil municipal d'Innisville s'y oppose.

Les habitants de la ville d'Orillia, les hommes d'affaires et les gens des environs estiment que l'aéroport devrait être construit entre Barrie et Orillia. C'est un emplacement très logique pour tout le monde. L'aéroport pourrait ainsi desservir les deux villes dans de bonnes conditions, et ce serait un atout sur le plan économique.

Ce projet de loi prévoit-il la possibilité qu'un organisme indépendant étudie les conséquences économiques et sociales des projets aéronautiques pour que cela ne demeure pas un sujet de controverse entre deux villes? Puisque ce sont les contribuables, à tous les niveaux, qui payent la note, ce projet de loi prévoit-il un mécanisme d'examen indépendant pour ce genre de chose?

**Le président suppléant (M. Paproski):** Le député devra poser la question à un autre moment. Comme il est 17 heures, la Chambre passe à l'étude des mesures d'initiative parlementaire qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui.