

Aéronautique—Loi

décidé que c'est Air Canada qui l'utiliserait. Air Canada a donc obtenu le parcours et ce qui s'est passé est plutôt intéressant. La compagnie a exploité la ligne pendant plusieurs mois au cours d'une période où les affaires marchaient mal. Comme il n'y avait pas de trafic, Air Canada a pu abandonner ce parcours quatre ou cinq mois plus tard. Nordair aurait peut-être dû l'abandonner aussi. Je ne suis pas un expert et je ne puis pas dire qu'elle était la rentabilité de ce parcours ou si les choses auraient marché à un moment plus favorable. Toutefois, Montréal, Ottawa, Sudbury, Thunder Bay et Winnipeg ne profitent pas de ce service car un deuxième transporteur n'a pas pu obtenir de permis parce que son avion ne serait pas autorisé à atterrir à l'aéroport de Sudbury.

Les orateurs précédents ont mentionné un certain nombre d'autres facteurs. Je crois qu'ils nous intéressent tous. Comment se peut-il que la CCT soit impliquée dans un accident et que ce soit le ministère qui enquête? Il ne fait aucun doute que le gouvernement a participé à cette fameuse enquête sur la catastrophe qui s'est récemment produite dans les territoires du Nord-Ouest. Le gouvernement se devrait de verser également des compensations. De toute évidence, il y a eu conflit d'intérêts et nous ne saurons jamais la vérité sur cet accident parce que l'enquête n'a pas été impartiale, je pense.

Je suis d'accord avec ceux qui estiment que les enquêtes sur les accidents devraient être complètes et impartiales et que tous les intéressés devraient en être convaincus, qu'il s'agisse de victimes pour qui l'accident n'a pas été fatal ou des gens intéressés dans la succession de ceux qui y ont perdu la vie. Tous les faits devraient être connus, ce qui n'est pas le cas et bien des gens sont d'accord avec moi là-dessus.

Un autre article du bill qui m'étonne est celui qui traite des vols au-dessus du territoire. Si tous ceux qui effectuent des vols au-dessus du territoire devaient déposer une certaine somme comme caution, la Russie devrait alors déposer une somme considérable. Ces cautionnements vaudraient pour les vols au-dessus du territoire canadien, qu'il s'agisse d'hélicoptères mis en service à partir de navires russes naviguant dans nos eaux côtières . . .

M. Ellis: Des espions.

M. Peters: . . . ou des aéronefs qui atterrissent dans l'Arctique pour y exercer une surveillance que nous sommes incapables d'exercer nous-mêmes. Les Russes et les Américains sont très nombreux dans cette région et couvrent beaucoup de terrain. Nous versent-ils un cautionnement, sinon de quoi parlons-nous? Sommes-nous en train de parler de M. Martin qui possède un avion de \$5,000 et qui devra acquitter ces \$100 de droits d'atterrissage aux aéroports? Est-ce que ce sera lui qui devra fournir un cautionnement, ou en obtiendrons-nous un de la Russie ou des États-Unis pour leurs survols? Si c'est ce que nous croyons, c'est que nous rêvons.

● (1200)

M. Ellis: Le U-2.

M. Peters: J'y pensais justement. Cela aurait été très intéressant. Si la Turquie avait eu un dépôt, elle aurait pu facturer Cuba, et Cuba aurait pu percevoir des droits sur le U-2 qui l'a survolée car elle l'a abattu. Les Américains prétendent qu'un tel avion ne l'a jamais survolée. Lors de conversations avec des responsables cubains—et cela remonte à un certain temps—ces derniers nous ont dit qu'ils possédaient encore le corps du pilote qu'ils avaient congelé, et que si la famille du défunt

désirait récupérer le corps, ils seraient enchantés de lui renvoyer n'importe quand, mais les Américains devront d'abord admettre le survol. Les Cubains auraient ainsi été en mesure de percevoir des taxes sur le dépôt à la livraison du corps extrait de l'avion, mais ils n'auraient pu percevoir cet argent des Américains car ces derniers n'auraient pas donné pareille garantie, pas plus que le Canada ne percevra des États-Unis, ou la Russie d'autres pays.

Même le ministre est assez intelligent pour savoir que si nous allons percevoir ce genre de taxes pour les survols, il faudra qu'il y ait un accord international. Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Jamieson) aurait ainsi à négocier cet accord de la façon appropriée car il serait difficile d'obtenir un accord de pays qui exercent également leur souveraineté. Ils ne sont pas censés survoler d'autres pays sans la permission de ces derniers. Voilà la situation.

L'autre article, qui se rapporte d'ailleurs à celui-ci, a trait aux autres services pour lesquels nous pourrions désormais imposer des taxes. Je suppose que cette mesure cadre bien avec l'idée fixe du ministre de faire payer les utilisateurs. Il est vrai que les rapports météorologiques sont coûteux et qu'ils servent principalement au transport des personnes par voie aérienne, mais ceux-ci sont également utilisés à d'autres fins. Dans notre pays, l'aviation fournit un service. Si nous éliminions tous les avions, nous ralentirions considérablement notre pays. Pour que ces avions puissent voler, certains services sont nécessaires, peu importe qu'ils atterrissent ou pas à un certain aéroport. Même s'ils disposent d'une piste d'atterrissage privée quelque part, ils ont encore besoin des services fournis par les aéroports. Ils ont besoin de rapports météorologiques, de signaux-radio, de contrôles-radar et de tous les autres services fournis par les aéroports modernes.

Vous vous souviendrez peut-être qu'un ex-ministre des Transports a proposé, il n'y a pas si longtemps, que les droits d'atterrissage soient versés aux aéroports. Cela aurait fait disparaître toutes les écoles de formation du pays. Il a été question de faire payer un droit d'atterrissage chaque fois qu'un avion touche le sol. Si un avion faisait plusieurs tours et plusieurs sauts en atterrissant, on pourrait exiger un droit d'atterrissage pour chacun. Un pilote en formation doit atterrir 50 ou 60 fois, et chaque atterrissage serait taxé.

Nous aidons financièrement à la formation des pilotes par d'autres programmes et je pense que nous sommes justifiés de le faire. Je pense qu'un pays aussi étendu que le Canada a besoin de former autant de pilotes que possible. Une personne qui apprend à piloter aujourd'hui fournit une contribution importante à l'industrie et au pays. Il lui faut apprendre les rudiments de la navigation, de l'exploitation des aéroports de même que du fonctionnement de l'industrie en général. Cette personne peut devenir pilote de ligne ou travailler dans les domaines de l'aéronautique, à la conception, aux essais et en recherche et ceci est utile au Canada.

Il faudrait savoir si le ministre veut réellement accorder des permis aux aéroports selon le principe du «paiement par l'utilisateur» parce que nous avons un grand nombre d'aéroports et que les écoles de pilotage rattachées à ces aéroports ne leur apportent pas de revenus réels. Les aéroports des écoles de pilotage pourraient servir de champ d'atterrissage en cas d'urgence, comme un genre d'étendue supplémentaire s'ajoutant aux