

## Article 10

Le premier paragraphe de cet article établit que le ministre peut accorder des permis à des aéronefs pour des fins commerciales. Il convient de faire observer ici qu'en vertu des lois de l'aéronautique et des règlements concernant le service aérien établis sous le régime de ces lois, le ministre des Transports accorde maintenant des permis aux aéronefs, tant pour des fins privées que pour des fins commerciales. Ce permis n'est en somme que la reconnaissance par le ministre du fait que l'aéronef répond aux exigences du point de vue mécanique, peut entreprendre des envolées et est bien un véhicule propre au service privé ou commercial. Or, les dispositions de ce projet de loi autorisent le ministre à accorder le permis à un aéronef commercial. Le premier permis, ou certificat, accordé en conformité des dispositions de la loi de l'aéronautique est d'une nature plutôt technique ou mécanique, tandis que le permis dont il est question dans l'article 10 de ce bill sera un permis accordé à un voiturier lui donnant le droit d'exploiter son service sur certaines routes et sous le régime de certains règlements et de certaines restrictions au sujet des droits et des tarifs.

Nous sommes donc d'avis que c'est le voiturier, et non l'aéronef, comme l'indique le bill, qui devrait obtenir le permis de faire ce commerce en qualité d'exploitant d'un aéronef commercial. Ce permis sera en quelque sorte un permis "de commerce" et autorisera le voiturier à faire ce commerce sur une route déterminée, si le service doit être régulier, ou dans une zone ou région délimitée conformément aux conditions qui pourront être convenablement appliquées à ce service. Ajoutons que, pour autant que le contrôle du voiturier exigé par la loi relève de la Commission, il serait raisonnable que la Commission elle-même ait la haute main sur la délivrance des permis au lieu du ministre. De fait, lorsque la demande sera faite, le ministre aura déjà accordé un permis à l'aéronef en vertu de la loi de l'aéronautique. Nous sommes d'avis que cela n'exigera pas deux personnels, ni ne fera double emploi de certaines opérations de détail, puisque les pouvoirs du ministère des Transports sous le régime de la loi de l'aéronautique et des règlements de l'air et ceux de la Commission des Transports que l'on veut établir seront bien différents et bien distincts. Dans la région du Nord, ou même pour les services déterminés et réguliers entre des villes, il semble qu'il ne serait pas du tout avantageux d'accorder un permis à l'aéronef aux termes du paragraphe 4 de l'article 10, par suite de la nature même des opérations et de la variation des diverses machines utilisées. Pas n'est besoin d'autres observations sur ce point à la suite des témoignages entendus au Comité.

Nous croyons qu'à mesure que cette industrie se développera, et même aujourd'hui dans le Nord où dans bien des cas on s'en tient à un service régulier, il sera nécessaire d'accorder des permis pour la mise en service des aéronefs dans un but commercial sous l'autorité du gouvernement fédéral, tout comme le font les provinces qui contrôlent les services d'autobus et de camions.

Il est bon de faire observer ici qu'il faudrait ajouter dans la Partie III une clause dite "grandfather's clause" ou une clause restrictive autorisant ceux qui font aujourd'hui ce genre d'affaires à obtenir un permis de ce chef. Si l'on tient compte des fortes sommes placées dans cette entreprise et aussi du service fourni à des régions qui dépendent en grande partie aujourd'hui des moyens de transport par air, même là où il y a concurrence, il ne serait pas juste envers ces exploitants qui, pour la plupart, ont organisé de puissantes entreprises sans l'aide directe ou indirecte de l'Etat, de leur refuser le droit de continuer leurs opérations en leur accordant un permis. Nous croyons que sans restreindre la concurrence et sans donner un avantage injuste à ceux qui font actuellement ce service, il est nécessaire d'avoir recours à un mode de permis et de surveillance des taux dans le but d'assurer au voiturier un rendement suffisant sur sa mise de fonds afin qu'il soit en état de maintenir ses appareils au niveau exigé, tout en retirant un profit raisonnable. Ajoutons que de nos jours une bonne part des capitaux placés dans cette entreprise sont des fonds publics.