

Aéronautique—Loi

tains projets demandés par la population depuis des années. Sur ce, monsieur le président, je termine.

● (1530)

[Traduction]

M. Gordon Ritchie (Dauphin): Monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire quelques mots sur ce bill, qui est beaucoup plus important qu'il n'y paraît à première vue. S'il y a un mode de transport qui est réglementé, ou sur-réglementé, ce doit être les transports aériens. Tous les aspects de leur exploitation semblent soumis à l'autorité de commissions et d'organismes de réglementation et le bill à l'étude accroît encore l'autorité et le pouvoir de ceux qui prennent les décisions. Il accroît surtout le pouvoir d'intervention du ministre.

A mon avis, cette mesure devrait sûrement être renvoyée au comité, pour que nous ayons l'occasion de nous faire mieux expliquer son fonctionnement et aussi d'entendre l'opinion des personnes qu'elle touchera vraisemblablement. J'aimerais traiter de l'article du bill qui concerne le zonage, ayant eu à me familiariser un peu avec ces questions à propos d'un aéroport de ma circonscription. La méthode actuelle de délimitation des zones laisse beaucoup à désirer. Les intéressés reçoivent peu de renseignements. Des restrictions nombreuses sont imposées, parfois sans explication, semble-t-il, et ceux qui doivent se conformer à ces règles les trouvent souvent compliquées et difficiles à comprendre. Si ce bill est adopté, tout propriétaire d'avion, quel qu'en soit le type et même s'il le garde dans son garage, devra détenir un permis et pourra, s'il dépose un plan de vol, être tenu de payer certains droits, pour la bonne raison qu'il a recours à des services du gouvernement et qu'il est normal d'acquitter certains frais.

● (1540)

Bien des gens de ma région pilotent un avion; on les appelle d'ailleurs les «fermiers volants»; ils utilisent leurs appareils à des fins récréatives et commerciales. L'arrosage des champs est devenu une activité importante. L'arrosage par avion est, semble-t-il, un exercice dangereux qui semble toujours faire quelques victimes chaque année. Un agriculteur manitobain de la région des lacs, s'est tué la semaine dernière en arrosant ses champs. Il faut dire aussi que certains pilotes manquent d'expérience dans la pulvérisation des pesticides et des herbicides. Le gouvernement du Manitoba est en train de préparer une réglementation partielle à cet égard. Il promulguera bientôt une loi qui interdira à quiconque d'arroser les champs par avion sans avoir suivi un cours sur l'utilisation des pesticides et des herbicides qui sera organisé par le gouvernement provincial. Il s'agit là d'un pas dans la bonne voie, car la pulvérisation des herbicides est devenue une activité très répandue.

Je voudrais passer maintenant à l'article 7, à la page 10 du bill, qui régit la délivrance d'un permis par la Commission canadienne des transports à un service aérien commercial à horaire projeté ou à un service aérien commercial sans horaire. C'est un point d'une très grande actualité étant donné qu'il y a passablement de concurrence entre les transporteurs aériens au Canada. Il existe un malaise général chez nos transporteurs aériens qui estiment qu'en accaparant 75 p. 100 des voyageurs transcontinentaux, Air Canada porte préjudice au transport aérien au Canada. Ce sont là des choses qui se disent surtout dans l'Ouest canadien. Le règlement qui prévoit qu'Air Canada doit assurer 75 p. 100 des services aériens transcontinentaux nuit à ses concurrents et ne favorise pas pour autant la

bonne marche d'Air Canada puisqu'elle accumule elle aussi des déficits. Voici des propos fort significatifs qu'on a entendus à Radio-Canada il n'y a pas très longtemps:

Dans un sketch présenté récemment au sujet d'Air Canada dans une émission de radio de Radio-Canada «Le Corps royal d'aviation canadien», on pouvait entendre une voix grave dire: «Lorsque vous entendez déblâter contre notre compagnie aérienne nationale, n'hésitez pas à vous lever et à exiger, d'une voix que tout le monde peut entendre: Savez-vous où sont mes bagages?»

Cela montre bien ce que nous pensons du service d'Air Canada. Il semble que cette compagnie ait souvent été responsable des négociations du ministère des Transports. On en a eu un bel exemple il y a quelque temps, au moment du partage des liaisons aériennes entre le Canada et les États-Unis. Ce partage, dont Air Canada a eu la part du lion, a certainement déçu amèrement les autres compagnies aériennes. Selon elles, ce n'est pas très souhaitable d'avoir une compagnie aérienne subventionnée par le ministère des Transports, donc par l'État, assurer un monopole. Chez moi, au Manitoba, le président de Transair, Arthur Mauro, a tenu les propos suivants:

«On a vraiment l'impression que ce sont les désirs d'Air Canada qui dictent ses décisions au cabinet.»

Mauro a dit que le fait d'empêcher la compagnie Transair, de Winnipeg, d'assurer des liaisons aériennes avec les États-Unis—qui sont allées à des transporteurs américains—avait eu pour conséquence «l'exclusion tragique des transporteurs canadiens des liaisons aériennes dans la partie centrale du Canada et des États-Unis.»

Transair désirait desservir Denver, Chicago, Minneapolis et Milwaukee, mais le gouvernement «ne s'est même pas donné la peine de présenter notre demande aux Américains», a-t-il ajouté.

A l'autre bout du pays, M. Robert Chartland, directeur des relations publiques pour Québecair, a déclaré:

Nous sommes très déçus—notre tour viendra peut-être un de ces jours.

Ceci illustre certains des problèmes que suscitent chez nous bon nombre de nos organismes de réglementation. Nous avons une ligne aérienne protégée par le gouvernement et nous imposons des restrictions aux sociétés aériennes privées qui lui font concurrence. Je voudrais que ce bill soit renvoyé au comité et que nous prenions connaissance de mémoires importants et documentés présentés par des personnes qui savent ce que tout cela signifie. Je voudrais m'assurer qu'en aucune façon nous n'empêchons de fonctionner ou nous n'imposons de restrictions aux sociétés aériennes privées et aux petits exploitants privés qui ont apporté une contribution si importante au développement de l'aviation du Canada.

M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, j'éprouve un certain regret à devoir prendre de nouveau la parole pour parler de l'absence de radar à l'aéroport international de Victoria. C'est un problème qui me tracasse depuis le début de l'année et qui ne semble pas devoir se régler. J'aimerais me reporter au premier article de ce bill qui donne le pouvoir de construire et d'entretenir tous les aérodromes et aéroports de l'État, y compris tous les ateliers, machines et bâtiments nécessaires à l'efficacité de leur équipement et de leur entretien. Je veux parler des ateliers nécessaires à l'efficacité de l'équipement et de l'entretien d'un aéroport international.

J'ai déjà soulevé cette question au mois de janvier de cette année. En fait, j'en ai parlé en septembre 1976; il y a donc près d'un an que j'attends une réaction. J'avais une raison particulière d'en reparler en janvier, car un incident s'est produit alors que j'étais à bord d'un avion qui décollait de l'aéroport international de Victoria pour se rendre à Vancouver. J'ai demandé un certain nombre de fois depuis ce qu'il faut faire pour