

«Sous réserve des dispositions du Code canadien du travail (normes)». L'article se poursuivrait ainsi: «les heures maximums de travail» et ainsi de suite.

• (5.40 p.m.)

Il serait alors clair que des règlements ne pourraient être établis en vertu de cet article de la loi qui, de toute façon, seraient moins favorables que les règlements énoncés comme normes dans le Code canadien du travail. Je demanderai au ministre d'examiner cette idée; il consentira peut-être, lorsque nous aborderons l'article 2 du bill, à accepter un amendement dans ce sens.

Pendant que j'y suis, monsieur le président, j'aimerais parler d'autre chose. Je suis content de voir, dans les amendements proposés par ce bill, certaines dispositions relatives aux appels au ministre de décisions de la Commission des transports aériens. Je ne sais si le ministre qui défend le projet de loi devant la Chambre s'en souvient, mais il y a deux ans, j'ai soulevé une question qui causait de vives inquiétudes dans ma région et qui concernait d'autres lignes aériennes, ou des intervenants comme on les appelle ici, auraient pu être mécontents d'une décision de la Commission des transports aériens, et ne posséderaient pas le même droit d'appel que la ligne aérienne qui faisait une demande de permis ou de modification de son permis. Je suis heureux de voir que le bill dont nous sommes saisis s'occupe, si je comprends bien, de ce que j'avais à l'époque qualifié d'oubli grave dans les dispositions de la loi sur l'aéronautique.

M. Leboe: Monsieur le président, le ministre nous révélerait-il les recettes approximatives que l'on compte obtenir de ces taxes qui font l'objet de la discussion. Combien rapporteront ces taxes au gouvernement? Je me rappelle qu'à certains aéroports, il y a une machine avec une fente où on place la monnaie pour acheter presque tout, mais pour se raser il faut se rendre à la cuisine pour brancher son rasoir. Jusqu'où irons-nous dans cette perception de menue monnaie? Jusqu'où irons-nous dans l'exploitation de ces machines pour l'industrie aéronautique du Canada? Le ministre peut-il nous dire combien d'argent rapporteront cette taxe ou ce système de perception.

L'hon. M. Turner: J'obtiendrai l'évaluation nécessaire, monsieur le président. C'est une évaluation très difficile à faire, car elle dépend du volume de circulation envisagé.

[M. Barnett.]

M. Leboe: Monsieur le président, si le ministre peut connaître le montant, ce serait un facteur très utile au comité. J'ai l'impression qu'il n'y a pas beaucoup d'argent à tirer de ce que propose ce bill. Si le montant n'est pas très élevé, il doit y avoir une autre méthode de percevoir les taxes ou appelez-les comme vous voulez, afin que les recettes restent presque équivalentes.

Il y a un principe en question ici. Je suis d'accord avec le député de Yukon que nous ne devrions pas adopter de telles mesures. Je pense comme lui que le principe est erroné.

L'hon. M. Turner: Monsieur le président, j'ai promis que les frais imposés seraient raisonnables par rapport à leur coût. Je tiens à rappeler aux députés que l'analogie relative au pilotage obligatoire n'est pas tellement tirée par les cheveux. Il y a des zones dans les eaux intérieures et internationales où le pilotage est obligatoire, qu'il soit nécessaire ou non; du point de vue de la sécurité maritime, c'est une obligation qui se justifie. Vu la variété croissante des droits de secours qu'on exige quant aux installations modernes, bien que cette taxe, puisse être considérée comme une innovation, elle n'est certainement pas inhabituelle étant donné l'expansion et l'essor de l'industrie.

Une bonne proportion des frais exigés pour l'utilisation des services sera imputée aux lignes aériennes internationales qui survolent le territoire canadien et profitent des installations de sécurité que nous possédons sous forme d'appareils électroniques et autres. A vrai dire, les Canadiens se trouveraient à subventionner une forte proportion de la circulation aérienne au-dessus du pôle si nous n'avions pas le pouvoir d'exiger un droit pour l'utilisation de ces services. En fait, le Canada mettra des installations de sécurité à la disposition d'une bonne part de la circulation aérienne mondiale en se limitant pour le moment à la circulation au-dessus du territoire canadien.

Je tiens à signaler aux députés que même si cette nouvelle taxe n'est pas inédite du point de vue de la sécurité moderne, elle n'est adoptée qu'en raison de l'expansion de la circulation et des besoins pressants en matière de sécurité aérienne. Le Canada sera responsable d'une bonne proportion de la circulation aérienne au-dessus de son territoire. Ces droits ne seront pas déraisonnables étant donné les frais qu'occasionnent au Canada ces mesures de sécurité.

M. Leboe: Ces droits s'appliqueront-ils aux petits avions qui décollent et atterrissent à leur aéroport d'attache? Je veux parler d'un