

Aéronautique—Loi

M. Baker (Grenville-Carleton): L'histoire suit son cours.

M. Mazankowski: Une mesure s'impose certes depuis bien longtemps dans un domaine aussi important que la sécurité et le souci de trouver les causes des accidents dans lesquels des gens perdent la vie. Il est certes grand temps que le gouvernement prenne l'initiative d'établir ce principe très important. Je suis certain que le député de Dartmouth-Halifax-Est n'aurait pas d'objection à ce que le gouvernement lui vole son idée pour en faire une mesure législative gouvernementale. Il serait heureux que le gouvernement accepte son bill et y donne force de loi. C'est un bon bill avec lequel non seulement l'industrie mais beaucoup d'organismes de régie sont largement d'accord.

Aucun service du ministère des Transports ou de tout autre organisme fédéral n'a la responsabilité générale de s'assurer que des enquêtes systématiques et complètes répondant à des normes strictes sont effectuées. Il est important de s'assurer que la sécurité soit un sujet de préoccupation constante et, quand il y a une erreur, que les causes en soient établies de façon à éviter des catastrophes futures.

A la page 9 du bill, l'article 6 établit les conditions et modalités concernant les permis déjà délivrés. Il suscite une certaine inquiétude parce que la Commission peut unilatéralement modifier le permis en imposant des restrictions et de nouvelles conditions au moment du renouvellement. Bien que cela puisse être nécessaire, il importe de veiller à procurer de bons moyens d'appel aux détenteurs de permis à qui ou impose des restrictions et des règlements tels que leur permis est quasi inutilisable.

A la page 10, l'article 7 concerne l'octroi des permis à un service aérien commercial. Ce qui nous agace, nous les députés de ce côté-ci de la Chambre, c'est de constater qu'il n'y a aucune politique locale des transporteurs aériens ni aucune politique régionale définie. En juin 1975, le ministre des Transports d'alors disait qu'on adopterait bientôt une politique régionale et locale relative aux transporteurs. Nous n'en avons pas entendu parler depuis. Nous demandons que la Commission canadienne des transports étudie cette question de manière toute spéciale sans que le gouvernement lui mette des bâtons dans les roues. Si l'on compare ce bill avec le bill C-33, en vertu duquel le ministre retire et abroge tous les pouvoirs dévolus à la CCT, on se rend compte que le mode d'octroi des permis aux transporteurs aériens repose peut-être davantage sur des considérations politiques que sur des réalités économiques, géographiques et sur une réelle nécessité. Nous devrions insister pour qu'on donne une définition plus claire de la politique sur les transporteurs régionaux et locaux afin qu'elle fasse corps avec les règlements prévus dans le bill.

● (1140)

On voit donc que le bill exige beaucoup de clarifications. Il faut absolument le renvoyer au comité pour qu'il entende les témoins. Il est probable que certains articles doivent être modifiés, pour préciser les principales dispositions du bill.

[M. Mazankowski.]

J'espère que le ministre nous laissera la possibilité d'entendre des témoins et de procéder à une enquête complète sur les nombreux aspects du bill. Il s'agit d'un bill omnibus, et c'est de ce point de vue qu'il faut le traiter.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de parler très longtemps. Cependant, je tiens à relever certains propos que vient de tenir l'orateur qui m'a précédé. Il s'agit surtout des nouveaux pouvoirs demandés par le ministre, et de leurs effets probables sur les transporteurs régionaux. Il a été dit que le ministre va, en fait, prendre en charge les pouvoirs de la CCT.

J'ai suivi avec un certain intérêt le sort réservé aux requêtes présentées à la CCT par les transporteurs de seconde zone. Je les appelle ainsi par opposition à CPA et Air Canada, transporteurs de première zone. Il y a un certain temps, j'ai assisté à l'enquête tenue à Sudbury au sujet d'une requête Nordair, qui demandait l'autorisation de faire journellement l'aller et retour Montréal-Winnipeg par Sudbury et Thunder Bay. J'ai remarqué que le ministre de l'époque était intervenu lui-même à cette enquête, déclarant par lettre que, quelle que soit la décision arrêtée, il ne permettrait pas aux avions le Nordair d'atterrir à certains des aéroports en question incapables disait-il de recevoir le Boeing 737. Cela sous-entendait qu'il n'y avait pas d'objection à l'atterrissage du DC-9, et pourtant tout le monde sait qu'il n'y a qu'une différence de quelques centaines de livres entre le Boeing 737 et le DC-9.

Ce n'était vraiment pas la peine de poursuivre l'enquête, ai-je dit au président de la CCT, que j'avais eu plusieurs années pour collègue en Chambre, puisque le ministre avait déjà décidé d'interdire à l'avion de se poser. Dans ces conditions, à quoi bon discuter pour savoir s'il fallait autoriser Nordair à desservir la région? La ficelle m'a paru assez grossière, d'autant plus que les responsables ne se sont même pas donné la peine de contrôler auprès des bureaux de district. Consulté par téléphone le bureau de district de Toronto, qui est chargé des questions de sécurité et de l'état des pistes de Sudbury, a dit au chef d'aéroport de Sudbury que sa piste était évidemment capable de porter le Boeing 737. Il n'y avait pas eu de détérioration à la plate-forme et on n'en prévoyait pas.

Évidemment, c'est Air Canada qui s'est opposée à la requête. Pourtant, elle n'a assuré cette liaison que pendant deux mois, pour la laisser tomber ensuite. Cela fait que les usagers de Montréal, Sudbury, Thunder Bay et Winnipeg ne peuvent pas profiter du parcours. Le trajet s'effectue maintenant par Toronto, plutôt que par le nord de la province et Ottawa.

Ainsi, si le ministre juge bon d'exercer les pouvoirs qu'il possède au sujet de l'octroi des permis aux aéroports, il peut contrôler toute l'activité de l'industrie aérienne. Il peut décider du vol que fera telle ou telle compagnie, d'où les avions partiront et où ils iront.