

L'hon. M. Turner: Puis-je intervenir un instant? J'ai eu le privilège de lire le discours qu'a prononcé le député il y a trois ans où il a adopté l'attitude que j'ai moi-même adoptée cet après-midi. J'espérais qu'il aurait été de mon côté.

Puis-je le prier de se reporter à la page 5744 du compte rendu du 4 décembre 1963. Dans son discours il s'élevait contre l'argument même que le député du Yukon a fait valoir cet après-midi—c'est ce qui m'a fait penser qu'il était de mon côté lorsqu'il a pris la parole—l'honorable député avait dit alors:

Je ne crois vraiment pas qu'on puisse établir un parallèle entre le cas d'un propriétaire d'avion et celui d'un automobiliste dans la société actuelle. Comme propriétaire et conducteur d'une voiture, je crois contribuer d'une façon importante, au cours de l'année, à l'entretien des services publics qui me permettent de conduire une automobile sur les routes du pays. Je ne crois pas qu'on devrait imposer des frais trop élevés aux exploitants d'aéronefs, mais j'estime qu'il est juste de leur demander une somme d'argent raisonnable pour payer les frais d'installations fournies grâce aux deniers publics.

Les raisons qu'il avait alors formulées m'étaient très convaincantes.

M. Barnett: Je sais parfaitement que ma réaction initiale à l'argument qu'à repris le député du Yukon était conforme à l'idée exprimée par le ministre. Mais j'admets sans difficultés qu'il s'agit en grande partie d'une question d'évaluation et de jugement. Les députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, ont comme fonctions notamment d'écouter les arguments qui sont présentés, peut-être d'évaluer différemment les situations en y repensant plus tard. L'insistance qu'a manifestée le député du Yukon dans son discours sur la question de la mise en disponibilité, a influencé dans une certaine mesure mon opinion selon laquelle il s'agit d'une question qu'il faudrait examiner très attentivement. Sans nul doute, les exploitants de ces lignes aériennes devraient payer et paient des taxes analogues à celles que nous acquittons lorsque nous achetons l'essence de nos voitures. Peut-être peut-on prouver la nécessité de certains droits exigés pour l'utilisation des installations d'atterrissage et autres fournies par le ministère des Transports.

Je ne suis pas dogmatique sur cette question. Je dis simplement, après avoir écouté cette nouvelle discussion qu'à la réflexion, l'argument du député de Yukon l'emporte sur celui du ministre. Cependant, je n'ai pas

l'intention de m'attarder sur cette question car je veux aborder un ou deux autres sujets à propos de l'article 1. L'un a trait à l'article 2 du bill et je compte y proposer un amendement d'importance secondaire. Si j'en parle maintenant, le ministre pourrait y songer et peut-être l'accepter.

L'article 2 est une extension de l'article 4 actuel de la loi qui stipule:

Sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, le ministre peut édicter des règlements pour contrôler et régler la navigation aérienne au Canada...

Puis, il énumère en détail un certain nombre de sujets.

La proposition vise à modifier cet article pour autoriser le ministre à édicter des règlements à l'égard d'autres domaines. L'alinéa k) établit l'autorisation d'édicter des règlements concernant les heures maximums et autres conditions de travail des pilotes, copilotes, navigateurs et mécaniciens navigants.

Je reconnais qu'il s'agit en partie d'une codification d'un pouvoir existant prévu dans un autre article de la loi, mais ce n'est pas la question que je veux soulever. Depuis l'adoption par cette Chambre de la loi sur l'aéronautique, il s'est produit des changements concernant les heures maximums et autres conditions de travail. Je veux parler notamment du Code canadien du travail (normes) que notre Parlement a adopté l'année dernière.

Il me semble, étant donné qu'il s'agit d'une modification à la loi, que nous devrions établir sans équivoque que toute autorité conférée au gouverneur en conseil, ou dans ce cas au ministre, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, d'édicter des règlements dans ce domaine, devrait être assujettie à l'autorité primordiale du Code canadien du travail (normes). J'estime qu'il faudrait préciser la chose dans l'alinéa k) de l'article 2.

Il est probable que les règlements concernant les heures maximums de travail des pilotes qui seront effectivement décrétés seront plus favorables, si je puis dire, que les heures maximums prévues par le Code canadien du travail (normes); néanmoins, j'estime que le principe mérite notre attention.

Je proposerais un simple amendement au projet d'article 2; on pourrait, en effet, insérer au début de l'article des mots tels que: