

Le rapport indique qu'il y aurait lieu d'agrandir Mount Hope. Nous nous demandons pourquoi il n'a pas encore indiqué ce qu'il a l'intention de faire. C'est là une question importante pour les municipalités que j'ai l'honneur de représenter parce que si jamais le ministre, pour quelque raison inconnue, décidait de choisir un nouvel emplacement, il irait à l'encontre du plan régional de Norfolk-Haldimand que je représente. Les autorités et les conseillers municipaux ont travaillé près d'un an à l'élaboration de ce projet et, je le répète, il serait complètement chambardé si le ministre se prononçait en faveur d'un autre site pour l'aéroport. Le maire du canton de Haldimand, M. Dave Pearson, m'a prié il y a quelque temps de faire tout en mon pouvoir pour persuader le ministre de prendre bientôt la décision, espérons-le, d'agrandir l'aéroport de Mount Hope.

Le besoin en est urgent, car cet aéroport a désespérément besoin d'un équipement électronique plus moderne qui permette l'atterrissage aux instruments. Bien des fois, en effet, je n'ai attendu à l'aéroport un avion en provenance de Windsor ou de Pittsburgh, ou d'Ottawa ou de Montréal que pour voir cet avion survoler l'aéroport et, devant le brouillard trop dense pour y atterrir, le voir poursuivre son vol jusqu'à Ottawa ou Malton dont les aéroports sont dotés des installations nécessaires pour un atterrissage sûr. Cela m'a personnellement causé des ennuis, mais je n'étais que l'une des nombreuses personnes qui ne pouvaient pour cette raison prendre l'avion.

Il est nécessaire d'agrandir les installations non seulement pour mieux desservir le grand centre industriel de Hamilton et la région de Niagara, mais aussi pour répondre aux besoins du nouveau centre industriel en voie de création à Nanticoke, au cœur de ma circonscription. L'Hydro-Ontario y a construit la plus grande centrale thermique de l'Amérique du Nord; Stelco est en train d'y construire une laminerie et d'y implanter une nouvelle aciérie qui entrera très bientôt en exploitation. Texaco Canada est en outre en train d'y construire la plus grande raffinerie de pétrole de l'Amérique du Nord. Toutes ces nouvelles entreprises comptent être desservies par l'aéroport le plus rapproché, c'est-à-dire celui de Mount Hope. Cela étant, il incombe certes au ministre de se mettre au travail et de nous dire quand on agrandira l'aéroport de Mount Hope. Je le répète, j'ai écrit au ministre à ce sujet. Ma lettre remonte, je pense, à février dernier, mais je n'ai pas encore reçu de réponse. Nous nous demandons pourquoi aucune décision n'a été annoncée.

● (1250)

Ne laissons pas ces municipalités dans l'insécurité et l'incertitude. Décidons une fois pour toutes que nous allons agrandir l'aéroport de Mount Hope. J'ai parlé avec des gens du petit village de Mount Hope, et ils m'ont déclaré qu'ils sont maintenant habitués aux atterrissages et aux décollages d'aéronefs. Beaucoup de ces gens vivent à proximité de l'aéroport et ne remarquent même pas ce qui s'y passe. De plus, de nouvelles maisons ont été construites dans ce village et leurs acheteurs savaient pertinemment qu'il y avait là un aéroport. Par conséquent, on ne peut pas en toute logique invoquer l'argument selon lequel cela va porter préjudice à la population qui habite dans le voisinage immédiat de Mount Hope. D'ailleurs, dans ses recommandations le comité spécial va mentionner à l'intention du ministre que c'est de la part des résidents de cette zone

Aéronautique—Loi

particulière que le projet rencontre le moins de résistance et, c'est pourquoi je vous dis: allons, agrandissons Mount Hope!

M. Bill Kempling (Halton-Wentworth): Monsieur l'Orateur, il y a certaines choses que j'aimerais dire au sujet du bill C-40. D'abord, l'un des problèmes, l'un des dangers auxquels nous avons à faire face au Canada, est la création ininterrompue de conseils et de tribunaux à caractère bureaucratique, ainsi que l'accroissement du pouvoir que s'arrogent le ministre ou le gouverneur en conseil d'édicter des règlements, ou de les modifier sans passer par le Parlement ou sans prévoir de clause d'appel. Ces règlements ont force de loi et enlèvent au Parlement une bonne partie de son pouvoir et de son autorité. A mon avis, il n'y a aucune raison de ne pas annexer les règlements aux projets de loi, ni de les débattre et de les examiner en comité avant que les bills ne passent à l'étape finale. Dans le cas du bill C-40, nous assistons de nouveau à un mouvement dans la direction opposée.

Aux fins du compte rendu, j'aimerais donner lecture d'une lettre que j'ai reçue d'un de mes électeurs au sujet du contenu du bill C-40. Cet homme est conseiller en aviation et sa lettre analyse si complètement ce bill que je pense approprié de la lire en entier aux fins du compte rendu. La lettre est datée du 2 mai et se lit comme suit:

Monsieur,

BILL C-40 LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Le 9 mars 1977, la Chambre des communes a adopté en première lecture le bill C-40 présenté par le gouvernement en vue d'apporter certaines modifications à la loi sur l'aéronautique qui accorderaient au ministre des Transports des pouvoirs qui seraient lourds de conséquences pour l'industrie aéronautique. J'ai lu ce bill attentivement et j'ai de sérieuses réserves au sujet des dispositions qu'il renferme et des répercussions ultimes qu'il aurait sur la population canadienne s'il était adopté.

Transports Canada essaie depuis plusieurs années de mettre en œuvre un programme visant à récupérer le plein coût de l'utilisation des installations aéroportuaires et aéronautiques au Canada, et l'article 2, à la page 1, autoriserait le ministre à imposer des frais pour les installations et services aéroportuaires. Si la loi sur l'aéronautique actuelle n'est pas suffisante, il faut alors s'interroger au sujet de l'autorité qu'a le ministre de percevoir les frais actuels. Le bill pourrait bien permettre à Transports Canada d'établir plus facilement ses propres frais sans passer par la Conseil du Trésor. Dans ce cas, ce changement ne serait pas dans les meilleurs intérêts des Canadiens ou du gouvernement qui les représente. Un ministre ne devrait pas pouvoir établir ses propres barèmes de frais sans que la Chambre et le Conseil du Trésor puissent les étudier. Nous nous préoccupons de plus en plus ces dernières années du coût élevé des fonctions administratives de Transports Canada qui semblent drainer les ressources du ministre, sans mentionner le coût d'exploitation et la dette de l'aéroport de Mirabel à Montréal, et on ne peut pas laisser le ministre essayer une nouvelle fois d'user de sa propre autorité pour imposer des frais aux usagers.

En outre, à l'article 5 on peut trouver les paragraphes suivants qui, à mon avis, empiètent sur les droits de tous les Canadiens:

Le paragraphe 2 prévoit que l'on peut exiger des propriétaires et exploitants d'aéronefs le dépôt, auprès du ministre, d'une garantie pour assurer l'intégralité du paiement des taxes qui leur seront imposées l'année suivante.

Étant donné que tous les pilotes, titulaires d'une licence en bonne et due forme, deviennent en fait des exploitants d'aéronefs lorsqu'ils sont aux commandes d'un avion, en vertu des dispositions du bill, le ministre pourrait obliger tous les pilotes du Canada à déposer une garantie ou de l'argent en espèces à son cabinet avant que l'on puisse renouveler la licence du pilote, chaque année ou tous les six mois, selon le cas, même si ce pilote n'avait pas la moindre intention d'utiliser les aéroports et les installations pour lesquels le paiement de taxes est requis. Et les milliers de pilotes qui volent pour le plaisir et pour leur transport personnel sans jamais utiliser les installations du ministère des Transports? Et les milliers d'agriculteurs qui n'utilisent un avion qu'à partir d'aéroports privés et dont l'appareil, souvent, n'est même pas équipé du matériel nécessaire pour atterrir aux aéroports du ministère des Transports ou en décoller? Doit-on obliger ces Canadiens à déposer \$100 ou \$500 chaque année en tant que garantie? Ce serait grotesque!