

Aéronautique—Loi

● (1620)

[Traduction]

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur le Président, je comprends que le ministre tienne à ce que la mesure soit étudiée aussi rapidement que possible pour être ensuite renvoyée au comité. La mesure a nécessité une préparation laborieuse. J'ai assisté aux délibérations du comité des transports et j'ai vu défiler sept ministres différents au cours des dix-sept dernières années; chaque fois, il a été question de remanier la Loi sur l'aéronautique.

Je suppose que ce retard est imputable aux nouveaux progrès technologiques accomplis et aussi au nombre croissant de types d'avions, ce qui fait qu'il a été et sera toujours nécessaire de remettre les règlements à jour.

Le projet de loi autorise le ministère à appliquer les règlements. Toutefois, la plupart des domaines touchant l'industrie ou l'aviation civile ne sont pas couverts dans ce projet de loi, mais seulement dans le règlement qui relève entièrement du ministre.

Le projet de loi n'est pas très technique en soi. On se contente d'y prévoir les mécanismes et la bureaucratie nécessaires à l'application du règlement. A mon avis, il faudra analyser à fond ce règlement avant de pouvoir mesurer pleinement les effets de la mesure législative. Par conséquent, j'espère que le ministre s'occupera de voir à ce que le comité, après la deuxième lecture du projet de loi, ait accès au règlement d'exécution de ce projet de loi, si toutefois il est alors imprimé. Le comité devrait examiner chaque article du règlement d'exécution de ce projet de loi et devrait aussi entendre des témoins des divers groupes qui sont directement ou étroitement liés à l'aviation civile.

Je crois savoir qu'on a procédé à beaucoup de consultations auprès de groupes intéressés, y compris la Canadian Owners and Pilots Association, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, les contrôleurs de la circulation aérienne, et la Saskatchewan Flying Farmers Association. Toutefois, être consulté à propos du projet de loi, ce n'est pas la même chose qu'être consulté à propos des détails mêmes du règlement. Pareille consultation a peut-être déjà débuté. Mais, de toute manière, je demanderai au ministre si le règlement a été imprimé et s'il sera renvoyé au comité pour accompagner ce projet de loi. En outre, le comité sera-t-il autorisé à entendre des témoins à propos du règlement? Le projet de loi parle peu des organisations ou autres groupes intéressés qui nourriraient de sérieuses réserves ou objections. Je soupçonne que s'il en est, c'est le règlement qui suscitera de sérieuses objections.

Le Canada compte plus de pilotes et d'avions par habitant que tout autre pays au monde. Le fait que cette loi n'ait pas été revue à fond depuis les années 20 devrait justifier qu'un temps suffisant soit alloué au comité pour s'assurer que la population est convenablement consultée au sujet du règlement. Le projet de loi confère au ministre un droit de regard absolu sur la réglementation et l'exploitation, de même que sur les mesures de sécurité et l'imposition de droits pour l'utilisation de services aériens. Encore là, j'espère que le ministre n'adoptera pas

les pratiques qui ont été trop souvent celles de ses prédécesseurs et qu'il ne prendra pas de décisions arbitraires après peu ou pas de consultations, y compris auprès du comité permanent. Je suis sûr que le ministre, compte tenu de sa longue participation au comité, de son dur labeur et de son expérience, voudra sans doute tenir pareilles consultations.

Le projet de loi confère au ministre non seulement un droit de regard absolu sur la réglementation et l'exploitation, mais aussi le pouvoir de nommer les membres d'une commission d'enquête chargée d'examiner les circonstances entourant un incident ou un accident d'avion ayant rapport à la sécurité. J'espère que le ministre demandera à tous les divers organismes et agences de lui soumettre une liste des personnes qui ont les connaissances nécessaires. Je sais que le ministre voudra en choisir quelques-unes lui-mêmes, mais ce serait là une façon de consulter qui s'adresserait à tout un éventail de personnes expertes en matière de sécurité aérienne et capables d'enquêter sur des incidents et des accidents.

Ce n'est pas le ministère des Transports qui devrait enquêter sur les accidents concernant des infractions à la réglementation. Ce genre d'enquêtes devraient être menées de l'extérieur du ministère. Cependant, j'aurais cru que l'on aurait renforcé les pouvoirs de la CCT et accru son indépendance. On aurait dû renforcer les pouvoirs du Comité du transport aérien de la CCT et élargir ses pouvoirs d'enquête. Si on l'avait fait, il ne serait pas nécessaire de créer des tribunaux indépendants. Mais je suppose que cela revient au même. Que l'on désigne un comité de plus de temps à autre pour enquêter sur un accident ou que le Comité du transport aérien de la CCT le fasse lui-même, il faut quand même faire une enquête dans chaque cas. Cependant, je crois que la création d'un tribunal indépendant pour chaque incident ou accident coûterait beaucoup plus cher, à moins que la CCT ne maintienne des employés permanents capables d'analyser les incidents et les accidents, de tenir des dossiers et de se mettre ensuite à la disposition d'un tribunal. Ces employés feraient alors partie du personnel du tribunal et non de la Commission canadienne des transports.

Un ancien ministre des Transports, Jean-Luc Pepin, et moi-même avons été les deux seuls membres du comité à nous opposer à la déréglementation considérable proposée par le gouvernement à l'époque et appuyée par les députés du parti conservateur. Je m'y suis opposé pour bien des raisons, entre autres parce que la déréglementation dans les secteurs où elle s'est faite équivalait à retourner ou à faire appel à la médiocrité. A l'heure actuelle, les tarifs aériens sont moins élevés pour certaines personnes à certains endroits et plus élevés pour d'autres à d'autres endroits. Comme je l'avais prédit, le service s'est dégradé dans les régions isolées et dans les petites et moyennes localités. Il est difficile d'en blâmer les grosses compagnies aériennes, qu'elles soient régionales ou nationales, mais si elles délaissent les petites clientèles pour s'occuper uniquement des gros volumes, nous verrons alors une foule de chevaliers d'industrie qui loueront des appareils d'occasion, embaucheront des équipages en chômage et se contenteront d'offrir un service médiocre sur les petits marchés. Pareille chose s'est déjà produite dans bien des endroits depuis que le service s'est dégradé.