

Questions orales

Comme nos transporteurs nationaux ont de plus en plus besoin de ces services entre minuit et 6 heures du matin, principalement pour le transport du fret aérien, et que les vols de nuit sont de plus en plus en demande, par souci de sécurité, le ministre va-t-il revenir sur sa décision pour que ces aéroports ne soient pas le théâtre de catastrophes comme celle de Cranbrook?

● (1442)

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, la fermeture des tours pendant quelques heures a fait l'objet d'une proposition soumise à l'examen des divers membres de l'industrie aérienne. Elle permettrait d'épargner une somme d'argent considérable s'il ressort des discussions que les services en cause ne sont pas vraiment nécessaires pour des raisons de sécurité, ou d'autres aspects de l'exploitation aérienne.

Je suis en train d'étudier soigneusement les témoignages et observations de tous les participants à la discussion, et j'annoncerai sous peu le résultat final de cette étude. Il n'y a pas de doute que certaines tours seront fermées comme on l'a déjà indiqué, mais d'autres font l'objet d'un examen plus approfondi étant donné qu'on pourrait peut-être avoir besoin de leurs services.

M. Forrestall: Monsieur l'Orateur, dois-je en conclure qu'on songe à fermer plus de huit tours?

De 35 à 40 avions décollent de l'aéroport d'Edmonton pendant la nuit alors qu'il n'en part à peu près pas de Calgary? A-t-on tenu compte de cette situation? Que se passe-t-il lorsque nous transportons un nouvel avion de combat jusqu'à Gander d'où il peut survoler l'océan en mission militaire?

M. Lang: Monsieur l'Orateur, les aéroports dont on fait l'examen ont été choisis une fois les experts en sécurité et en transport aériens convaincus que le service n'était pas absolument nécessaire et qu'en fait toute l'activité aérienne requise pouvait se poursuivre à partir des services encore disponibles, même sans la tour de contrôle à proprement parler. Cette question précise a fait l'objet de discussions serrées entre les divers membres de l'industrie aérienne; je tiendrai compte de toutes ces observations quand je déciderai définitivement où le service sera interrompu et où il ne le sera pas.

* * *

L'INDUSTRIE LAITIÈRE**LA MÉTHODE DE PAIEMENT POUR LE LAIT DE TRANSFORMATION**

M. Paul Dick (Lanark-Renfrew-Carleton): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre de l'Agriculture. La formule de paiement dans le cas du lait de transformation comporte un mécanisme de déclenchement qui permet une hausse des paiements et qui a permis une hausse de 52c. en octobre dernier. Le ministre pourrait-il dire à la Chambre pourquoi le paiement n'a pas été effectué et quand il le sera?

L'hon. E. F. Whelan (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, plusieurs députés ont posé cette question à plusieurs

[M. Forrestall.]

reprises. Compte tenu de la nouvelle année qui s'annonce et à l'unisson de l'esprit des fêtes, disons, très, très bientôt.

M. Dick: Même si je sais que la Commission du lait peut agir à sa guise, monsieur l'Orateur, les provinces ne sont pas d'accord sur la nécessité de paiements immédiats. Les intéressés toucheront-ils ce qui leur revient en une seule fois pendant la période des fêtes ou peu après, ou s'ils le toucheront en deux fois, soit une partie maintenant, et l'autre un peu plus tard?

M. Whelan: Monsieur l'Orateur, le député devra attendre. J'ignore s'il devra attendre jusqu'au matin de Noël, mais il devra attendre encore quelques heures ou quelques jours de plus.

* * *

LE TRANSPORT MARITIME**LES TARIFS DE PILOTAGE POUR LES PETITS NAVIRES**

M. John C. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Transports. Faisant allusion au taux d'inflation actuel, le premier ministre a déclaré ceci hier: «Il est normal, dans ces circonstances, que les Canadiens fassent preuve de modération dans une certaine mesure.»

Je suppose que le ministre sait que la Commission canadienne des transports vient de donner à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui est une société de la Couronne, l'autorisation d'augmenter ses tarifs de pilotage de 62 p. 100 pour les petits navires, de 30 p. 100 pour les navires de capacité moyenne et de 18 p. 100 pour les grands bâtiments.

Une voix: Posez la question!

M. Crosbie: J'y arrive. Le ministre compte-t-il obliger cet organisme à faire preuve de modération et lui ordonner de ne pas appliquer des hausses aussi énormes qui éloigneront les navires des provinces de l'Atlantique. Peut-il par ailleurs garantir à la Chambre que le gouvernement fournira, comme d'habitude, les recettes nécessaires? Ce sera la quatrième fois que cet organisme augmente ses tarifs depuis sa création, c'est-à-dire depuis 1972. Quelle solution le ministre propose-t-il pour empêcher cette hausse astronomique?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je ne connais pas encore la décision de la CCT; c'est par là que je dois commencer.

M. Crosbie: Monsieur l'Orateur, les journaux en ont parlé il y a environ trois jours. On peut dire que le ministre ne se presse pas!

A une question qui lui a été posée au mois de juin, le ministre a répondu que la réglementation actuelle en matière de pilotage était insatisfaisante et qu'il songeait à présenter une nouvelle mesure législative à ce sujet. Il paraît par ailleurs que l'on réduira le nombre de ports où le pilotage est obligatoire et que les petits navires étrangers pourront venir mouiller dans les ports de l'Atlantique sans être pilotés, sans quoi les navires de pêche étrangers éviteront le port de Saint-Jean et les autres ports de l'Atlantique.