

Les usagers qui sont coupables de ces manquements devraient comparaître devant le comité. Nous aimerions savoir à combien s'élèvent ces sommes. Pourquoi n'avons-nous pas agi par le passé lorsque nous nous sommes rendu compte que nous ne pouvions pas percevoir ces taxes? Serait-ce exagérer? Sinon pourquoi avoir attendu aussi longtemps? Pourquoi devons-nous maintenant recourir aux grands moyens? Le problème vient-il en partie du fait que les frais sont anormalement élevés, parfois même exorbitants? J'ai entendu le ministre dire qu'il y avait environ 40 transporteurs.

M. Lang: Quatre.

M. Mazankowski: Quatre transporteurs. Nous devrions connaître le nom de ces transporteurs et savoir pourquoi la question de l'imputation des frais est une source de litige.

L'article 3 prévoit la possibilité d'obliger les propriétaires et les exploitants d'aéronefs à souscrire une assurance responsabilité. Nous ne trouvons rien à redire à ce sujet. On force bien les automobilistes à avoir une assurance responsabilité; on devrait donc également obliger l'exploitant d'un aéronef à souscrire une telle assurance. Cet article ne pose donc pas de problème.

L'article 4 porte sur l'entretien, la conception ou la fabrication d'aéronefs ou de produits de l'industrie aéronautique. Cela semble assez naturel et logique. La plupart des personnes en cause ont toutefois déjà un permis. Je me demande si l'on veut les obliger à avoir deux permis. Cette disposition me tracasse, à l'instar de bien d'autres projets de loi analogues d'ailleurs, car elle ne fait qu'alourdir l'appareil bureaucratique.

L'application d'un tel projet de loi nécessiterait un élargissement considérable de l'appareil gouvernemental. Pour être franc, je ne vois pas la nécessité d'instaurer deux permis. Il existe peut-être une raison valable pour ce faire, mais dans ce cas, il faudrait que le comité le sache et qu'il en discute.

Le paragraphe (5) stipule que les propriétaires et les exploitants impliqués dans un accident ou un incident doivent le signaler. Il semble que cela soit plus ou moins admis par tous. Quiconque est impliqué dans un accident doit le signaler. Cette obligation peut en inquiéter certains, notamment les instructeurs, par exemple, dans les aéroclubs du Canada.

Je suis sûr qu'il arrive beaucoup d'accidents au cours des leçons. Si chaque accident doit être signalé, il faudrait s'entendre sur le sens du mot accident. Il pourrait y avoir un grand nombre de cas à signaler et beaucoup de formalités administratives qui ne sont peut-être pas toujours nécessaires. J'espère que cette question sera tirée au clair.

Il serait dans l'ordre des choses que ceux qui assurent la formation des pilotes dans les aéroclubs témoignent devant le comité pour qu'on puisse connaître leur avis sur cette disposition. Peut-être pourraient-ils aider le comité à rédiger un amendement pour préciser cette disposition. En raison des pouvoirs considérables que les règlements confèrent au ministre et des amendes qui peuvent être imposées, il serait plutôt redoutable et dangereux que cette disposition prête à des abus. J'espère qu'on examinera également cette question.

● (1130)

L'article 4.6(1) traite surtout des règlements de zone. J'ai entendu dire que l'organisme connu sous le nom People or

Aéronautique—Loi

Planes avaient de sérieuses inquiétudes de ce côté-là. Aussi je voudrais citer un document présenté par cet organisme, qui dit ceci:

Selon notre constitution, le zonage et les droits de propriété relèvent des provinces. Cette loi accorde des pouvoirs importants. En manifestant son intention d'imposer un règlement de zone sur un terrain donné et en adoptant un décret du conseil, le gouvernement peut réglementer l'utilisation de n'importe quel terrain situé dans le voisinage d'un aéroport. Cela peut toucher des milliers d'acres. Le but de cette disposition est d'empêcher les gens de construire sur des terres dont ils sont déjà propriétaires.

La loi ne permet aucun recours pour cas de force majeure—il semble que ce sera un dessinateur du ministère des Transports qui décidera des terrains qui feront l'objet d'un règlement de zone. Elle ne prévoit aucune procédure d'appel ou de consultation auprès des propriétaires ou des municipalités concernées. Ce seront les bureaucrates du gouvernement fédéral qui détermineront l'utilisation des terrains des villages ontariens situés à proximité d'un aéroport.

Sans vouloir entrer dans les détails, il y a un certain nombre de points qui demandent à être éclaircis. Nous devons savoir jusqu'où nous mène cet article du bill. Il est très important que nous renvoyions sans plus tarder ce bill au comité pour qu'on puisse convoquer des témoins et connaître les raisons de leur inquiétude.

Venons-en maintenant à l'article 5.8 (1), qui parle des commissions d'enquête. Il dit ceci:

Le ministre peut

a) constituer une commission pour enquêter sur les circonstances

(i) de tout accident ou incident mettant en cause un aéronef . . .

A ce propos, il est dommage que le gouvernement n'ait pas jugé bon d'adopter le bill privé qui a été présenté à la Chambre. Je veux parler du Bill C-220, parrainé par le député de Dartmouth-Halifax-Est. Ce bill a fait l'objet d'un débat le 1^{er} avril dernier. Le député s'est astreint à une campagne longue, ardue et appliquée en faveur de cette mesure législative. Ce bill vise à établir une commission permanente et impartiale pour faire enquête sur les accidents qui surviennent dans le domaine des transports et qui relèvent du gouvernement fédéral. Aux termes de la loi actuelle, c'est l'organisme fédéral chargé d'élaborer et d'appliquer les règlements en vigueur au moment où un accident survient qui enquête sur un grand nombre de ces accidents dans le domaine des transports. Nombreux sont ceux qui entraînent des pertes de vie.

Le député de Dartmouth-Halifax-Est a toujours soutenu qu'un conflit d'intérêts existe, et nous devrions de toute nécessité établir une commission d'enquête qui agirait indépendamment du ministère des Transports et de tous les autres organismes intéressés aux transports, et qui pourrait ainsi effectuer une enquête approfondie, impartiale et objective sur tous les accidents et incidents, surtout lorsqu'il y a une perte de vie.

Cette mesure avait été promise dans le discours du Trône de 1974. Bien qu'on ait beaucoup parlé d'apporter des changements à la politique des transports, des modifications à la loi nationale sur les transports et diverses modifications à la loi sur l'aéronautique, le gouvernement n'a pas agi très rapidement dans ce domaine. Le député de Dartmouth-Halifax-Est avait présenté un bill dans le même sens en octobre 1970 qui portait le numéro C-66. Il a été représenté sous les numéros C-85, C-33, C-109, C-226 et porte maintenant le numéro C-220.