

## Aéronautique—Loi

ORDRES INSCRITS AU NOM DU  
GOUVERNEMENT

[Traduction]

## LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

MESURE MODIFICATIVE CONCERNANT LES TAXES POUR  
L'UTILISATION DES AÉROPORTS, ETC.

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Lang: Que le bill C-40, tendant à modifier la loi sur l'aéronautique, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

**M. Bill Kempling (Halton-Wentworth):** Au moment de l'interruption de la séance à 1 heure, monsieur l'Orateur, j'étais en train de faire lecture d'une excellente lettre que m'avait adressée un de mes électeurs, expert-conseil en aviation. Sa teneur étant excellente et pertinente, j'ai jugé bon de la faire consigner au compte rendu. J'en poursuis donc la lecture:

Le troisième paragraphe prévoit que toutes les taxes imposées aux propriétaires ou exploitants (pilotes) d'aéronefs constitueront un privilège sur l'aéronef objet de ces taxes et pourront être perçues au terme d'une saisie et d'une vente de l'aéronef en vertu d'un mandat ou d'une ordonnance de la Cour fédérale. Je me réjouis de constater que le ministre s'est enfin rendu compte qu'il y avait encore des tribunaux dans notre pays. Le projet de loi proposant une telle modification donnerait néanmoins des pouvoirs terrifiants à Transport Canada.

Depuis plusieurs années, le nombre de taxes d'atterrissage qui ont été imposées par erreur à des pilotes est renversant, bien souvent par suite d'erreurs dans l'enregistrement des noms. Quelle protection le propriétaire et le pilote peuvent-ils invoquer dans de tels cas? Aucune. Aucune procédure d'appel n'est prévue. On voit cela d'ici: un propriétaire et pilote d'avion néglige de payer la taxe d'atterrissage de \$1.50, la GRC saisit l'appareil et l'endommage, ce qui arrive souvent de nos jours en raison des problèmes causés par des radiobalises de secours réglementaires défectueuses, et le vend aux enchères. Le propriétaire tente d'obtenir justice quand il se rend compte de l'erreur, mais son seul recours est alors d'aller devant les tribunaux, à ses propres frais. Nos criminels condamnés semblent jouir de plus de droits.

À l'heure actuelle, il existe, sur la constitution de privilèges sur les biens, des procédures judiciaires auxquelles tous les citoyens et sociétés du Canada doivent se conformer. À mon avis, le gouvernement ne doit pas avoir la liberté de se mettre lui-même au-dessus du droit. Ce paragraphe 3 devrait être supprimé.

Le paragraphe 4 stipule qu'un intérêt mensuel de 1.5 p. 100 est calculé automatiquement un mois franc à compter de la date où les taxes deviennent exigibles.

Abstraction faite des obligations contractuelles auxquelles les propriétaires et pilotes d'avion seraient automatiquement soumis en vertu de ce projet de loi s'ils utilisaient les installations du ministère des Transports pour l'usage desquelles des taxes sont imposées, —et dont la légalité devra peut-être être contestée devant les tribunaux—qu'advient-il des garanties déposées auprès du ministre en vertu du paragraphe 2? Le ministre est-il prêt à payer à chaque propriétaire et pilote d'avion un intérêt mensuel du même taux sur ce dépôt? Et qu'en est-il des exigences administratives que comportent ces dispositions? Quel sera le coût supplémentaire, qui sera en fin de compte payé par l'utilisateur, de l'établissement de bureaux dans tout le pays pour s'occuper de tous les dépôts, de toutes les taxes d'utilisation, de tous les privilèges, de l'annulation de ceux-ci lorsque les comptes seront réglés, et de la saisie et de la vente de centaines d'avions? Encore une excuse à l'autosatisfaction et à l'autojustification du gouvernement.

● (1520)

Nous passons ensuite à l'article 5.2, à la page 2, qui permettrait d'établir des règlements exigeant que les propriétaires et exploitants (pilotes) d'aéronefs privés souscrivent une assurance responsabilité. Je conviens certes que le simple

[M. l'Orateur.]

bon sens demande que les propriétaires/exploitants/pilotes aient une assurance de responsabilité civile mais je voudrais bien connaître le nombre de propriétaires/exploitants/pilotes qui n'en n'ont pas. Je crois que le pourcentage serait extrêmement faible et Transports Canada devrait donc être d'abord tenu de justifier cette proposition législative par des faits, y compris des rapports détaillés et complets sur les accidents et les statistiques d'assurance à l'appui du ministre. Et de quel genre d'assurance parlons-nous ici? Assez pour couvrir les réclamations d'un accident entre un avions privé et un 747?

Vous savez, sur nos cours d'eau, lacs et rivières navigables, on voit des enfants et des adultes imprudents—qui pour la plupart n'ont jamais suivi de cours sur le maniement des petits bateaux—jouer innocemment avec de puissants bateaux à un ou deux moteurs intérieurs ou hors-bord. La plupart d'entre eux ne sont même pas au courant des règles de la route et s'en fichent. Et quelle est leur responsabilité? Cela est aussi de juridiction fédérale, mais nous n'avons pas à répondre à cette question parce que nous savons déjà ce qui en est. Les fabricants et les armateurs de petits bateaux constituent un groupe si vaste d'électeurs que le gouvernement ne veut pas perdre, tout comme ce fut le cas il y a deux ans avec la nouvelle taxe d'accise de 10 p. 100. Frapper les propriétaires d'aéronefs, mais exempter les bateaux parce les armateurs ont le bras trop long! Bonté divine, c'est le petit aéronef qui peut et offre l'autre forme rentable de transport rapide et économique, pas les petits bateaux.

En outre, à la page 2, l'article 4 parle de la délivrance de permis aux ingénieurs travaillant à la conception d'aéronefs et des locaux où s'effectue cette conception. Tous les collèges et toutes les universités du pays offrant un cours de technologie d'ingénierie ou cours postsecondaire ou postuniversitaire approuvé pourraient être assujettis à cette loi. Et l'inventeur innovateur? Doit-il d'abord demander un permis avant même de commencer à concevoir? Évidemment pas, mais un fonctionnaire zélé se présentera certes un jour et qu'arrivera-t-il alors? L'article parle plus loin de critères pour la délivrance de permis à l'égard de locaux utilisés pour l'entretien des produits de l'industrie aéronautique en vue de déterminer si ces produits sont en état de navigabilité. La loi établit déjà les normes auxquelles doit répondre le personnel d'entretien/d'ingénierie pour obtenir un permis, mais il va maintenant falloir qu'un agriculteur obtienne un permis pour son écurie où il garde son Piper J-3 pour que les travaux normaux d'entretien puissent être effectués sur son avion dans ses locaux par un ingénieur déjà détenteur d'un permis? Un peu absurde, peut-être, mais c'est ce à quoi pourrait bien mener cette modification législative.

En dépôt des nouvelles restrictions et des contrôles législatifs que les modifications proposées entraîneraient de toute évidence, il est stupéfiant de constater que le bill C-40 ne prévoit nulle part de possibilité d'appel. Si un citoyen n'approuve pas une décision ou une mesure qui a peut-être été prise à son encontre de façon arbitraire, devant qui doit-il aller en appel? Le triste état de choses en ce qui concerne la médecine en constitue un excellent exemple. Devons-nous toujours avoir recours à la section 28 de la loi sur la Cour d'appel fédérale avec tous les frais que cela comporte? Si tel est le cas, soyez alors rassurés, le monde de l'aviation en a assez d'avoir à avaler des lois nouvelles et encore plus coûteuses, et à la première occasion que nous aurons de défendre une cause juste en vertu de tout contrat implicite qui, d'après nous, pourrait exister si ce bill est adopté, nous envisagerons tous les recours juridiques possibles y compris des procès d'une portée générale concernant tous les intéressés.

Aux pages 5 à 9, on trouve des modifications proposées en matière de juridiction concernant la protection des zones situées dans le voisinage des aéroports. Certains de ces articles peuvent être considérés comme valables, et bien que je ne m'estime pas suffisamment renseigné pour me permettre de faire des remarques au sujet des juridictions provinciales et municipales dans ce domaine, ces parties méritent d'être examinées plus attentivement car nous avons peut-être enfin obtenu des règlements de zones valables concernant les terrains et les édifices situés autour des aéroports.

À la suite de ces questions, à la page 9, nous trouvons l'article tant attendu sur les commissions d'enquête! Malheureusement, à part les changements grammaticaux, il n'y a en réalité aucun changement. Quand allons-nous enfin obtenir une commission d'enquête pour les accidents aériens, indépendante et valable, qui ne soit pas pendue aux basques du ministre des Transports, très souvent susceptible d'être influencé par Transport Canada? On attend cette commission depuis longtemps, et la modification proposée dans ce document n'accomplit rien du tout si ce n'est un peu de nettoyage domestique.

M. Kempling, la législation proposée en vertu du bill C-40 contient trop de points litigieux, et ces articles fourniront à Transport Canada des pouvoirs accrus le rendant encore plus autonome, pouvoirs qui ne seront peut-être pas utilisés afin d'accroître et de promouvoir l'aviation dans notre pays. Je vous demande, en tant que mon représentant à Ottawa, de faire tout votre possible pour que ce bill soit rejeté.

Merci de l'intérêt que vous accordez à ces questions.