

Mon temps de parole est presque écoulé, et c'était le seul point que je voulais soulever cet après-midi. Malgré tout le travail que l'on a fait sur ce projet de loi et des centaines d'amendements qui ont été proposés—certains étant rejetés et d'autres acceptés—nous essayons maintenant d'aller encore plus loin et de présenter de nouveaux amendements pour améliorer tel ou tel article. Mais il semble vraiment nécessaire qu'on étudie de nouveau le principe dont s'inspire le projet de loi. A mon avis, le gouvernement a choisi la solution facile au lieu de songer au bien-être de toute la population; il a essayé de trouver la solution facile pour éviter la tâche difficile qui consiste à gouverner le pays.

M. Nielsen: Je n'étais pas membre du comité des transports au moment où ce projet de loi a été étudié, mais j'ai pris connaissance des délibérations du comité, et, à mon avis, l'une des omissions les plus flagrantes est qu'aucun témoignage relatif au transport aérien, soit privé ou commercial, n'a été présenté au comité. La seconde omission par ordre d'importance est qu'il ne semble y avoir eu aucun témoignage au sujet du transport dans les régions septentrionales du pays.

En écoutant ce que les députés avaient à dire des problèmes du transport et des conséquences des dispositions de ce projet de loi, j'ai été frappé, comme je le suis souvent, par le fait que les députés qui siègent ici—je le dis sans malice—ne voient le Canada que de Saint-Jean, Terre-Neuve, à Victoria, dans l'Île de Vancouver.

• (6.30 p.m.)

Ils ne peuvent reconnaître la grande nécessité de communications nord-sud dans notre pays et de moyens de communication intérieure au-delà du 60° parallèle de latitude de même que dans les parties septentrionales des provinces. La seule mention du transport aérien que je puis trouver dans quelque 3,000 pages de témoignages figure dans un mémoire présenté par le Pacifique-Canadien où, aux pages 31 et 32, il est question d'une plainte légitime dont le bill ne tient aucun compte. Pour donner suite à cette plainte, il faudrait placer Air Canada sous la même autorité que les autres transporteurs. Le projet de loi place le transport aérien, comme le signale le mémoire du Pacifique-Canadien—auquel la loi sur l'aéronautique s'applique—sous la compétence de la nouvelle Commission canadienne. La loi sur l'aéronautique s'applique également à tous les transporteurs sauf Air Canada. Dans une demande de permis, Air Canada n'a pas besoin d'établir que le service est nécessaire pour la commodité actuelle et future du

[M. Saltsman.]

public. Son permis ne peut faire l'objet de contrôle et n'est pas assujéti aux conditions s'appliquant aux permis accordés aux autres transporteurs. En fait, c'est le gouverneur en conseil qui, avec le ministre des Transports—non la Commission des transports aériens—contrôlent les routes intérieures exploitées par Air Canada et les conditions dans lesquelles elles doivent être exploitées.

Quand Air Canada a conclu un accord aux termes des articles 15 et 24 de la loi sur les lignes aériennes Trans-Canada avec le ministre des Transports, elle peut présenter une demande à la Commission et cette dernière doit lui accorder un permis selon les modalités et conditions qui lui permettront d'exécuter l'accord. Il me semble que l'argument présenté par le Pacifique-Canadien dans son mémoire au comité des transports a du poids. Le bill devrait s'occuper des questions comme celles que j'ai mentionnées plutôt que d'entreprendre, comme il le fait, de modifier la loi sur l'aéronautique pour assurer à la Commission la surveillance du nolisement d'aéronefs sans équipage.

Moi aussi, je crains l'énorme pouvoir qu'on veut donner à cette nouvelle Commission relativement à un des secteurs les plus importants de notre économie. Le ministre des Transports a dit qu'il était tout à fait en faveur du genre de contrôle parlementaire proposé par le député de Peace-River, et qu'il appuyait l'amendement présenté par le député hier. J'ai été heureux d'entendre ce qui a été dit. Le gouvernement devient de plus en plus complexe à mesure que le monde s'adapte aux problèmes de l'âge spatial. Cela ne justifie pas le fait de retirer du domaine des affaires publiques en général de grands secteurs d'autorité administrative et de les confier à ce qui deviendra inévitablement un vrai contrôle bureaucratique. Les méthodes employées par la Commission des transports aériens pour s'occuper des innombrables questions dont elle est saisie pèchent par bien des côtés. On ne peut en appeler qu'au ministre. Peu importe la validité d'une demande d'établissement d'un service aérien commercial, par exemple, on ne peut pas en appeler de la décision de la Commission des transports aériens, qui est presque invariablement fondée sur des témoignages recueillis lors d'audiences publiques présidées par une personne qui n'est même pas membre de la Commission.

L'avocat-conseil ou son adjoint tiennent des audiences qui sont parfois fort longues, entendant des témoignages interminables sur l'intérêt public. Ensuite, pour satisfaire à la pratique courante quant à l'administration interne