

Aéronautique—Loi

Un certain nombre d'autres modifications apportées par le bill sont très techniques et concernent des difficultés qui se sont posées dans la pratique, en cours d'application de certains aspects de la loi touchant la sécurité et la délivrance des permis. L'un des articles prévoit la perception de droits et l'imposition d'un intérêt sur les taxes non réglées. Cette disposition vise surtout à recouvrer les sommes dues par les transporteurs étrangers qui refusent de payer les droits qui leur sont imposés pour l'utilisation de nos services et de nos aéroports. La crainte de payer un intérêt sur ces droits les incitera à acquitter ceux-ci le plus tôt possible, au lieu de tarder à le faire et de forcer nos agents de recouvrement à les y obliger.

Telle est essentiellement la nature du bill, que je recommande aux députés d'appuyer.

Je demande maintenant aux députés s'ils consentiraient à modifier la motion de deuxième lecture, pour que le bill soit renvoyé au comité plénier et puisse franchir toutes les étapes. Après certains entretiens, il semble que tous les partis soient d'accord pour procéder ainsi. Si je ne me trompe pas, et j'espère qu'on pourra le confirmer, je ferai cette proposition.

M. Don Mazankowski (Vegreville): Je ne pensais pas, monsieur l'Orateur, que l'on s'était entendu pour étudier le bill en comité plénier et lui faire franchir toutes les étapes. Le député de Dartmouth-Halifax (M. Forrestall) ne peut être ici aujourd'hui. On a soudainement mis le bill à l'étude. Nous pensions qu'on allait étudier d'autres projets de loi ce matin et que l'étude de celui-ci ne viendrait que plus tard. Il est vrai qu'il y a eu consultations, mais nous estimons qu'il faudrait renvoyer le bill au comité et y convoquer certains groupes et certains organismes désireux d'exposer leur opinion sur certains points du bill.

Ce bill, et notamment l'article 2, a ceci en commun avec d'autres projets de loi sur les transports qu'il accroît les vastes pouvoirs qu'a le gouvernement d'imposer des taxes pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires et vient renforcer, on le présume, le principe du paiement par l'utilisateur que préconise le ministre. On convient en général que le coût de ces services devrait se répercuter sur les taxes à payer par les usagers, mais il faut quand même tenir compte de leur capacité de payer. Ils ne devraient pas avoir à payer la note de la prodigalité et du gaspillage, notamment dans le cas d'installations luxueuses et prétendument ultramodernes comme Mirabel ou d'autres aéroports, aménagées sans aucune consultation et sans aucun égard à leur utilisation par les usagers. Le gouvernement a agi unilatéralement et imposé une charge injustifiée aux compagnies aériennes, lesquelles l'ont fait endosser par les usagers qui auront à payer plus cher.

Les gens de l'industrie des transports aériens vous diront que l'on a trop construit d'aéroports dans notre pays, particulièrement dans certaines régions, et que les coûts se sont donc accrues outre mesure. Les transporteurs aériens ont dû payer des taxes d'atterrissage beaucoup plus élevées, de même que des taxes accrues pour d'autres services. Il y a un an, en 1976, le ministre voulait accroître de 600 p. 100 les taxes d'atterrissage de certains transporteurs utilisant certaines installations aéroportuaires. Là encore, le gouvernement a agi unilatéralement, sans égard pour l'industrie. Le ministre n'y est pas allé de main morte, et l'on peut dire à bon droit qu'il a nui surtout à l'industrie de l'aviation en général. Les pouvoirs prévus dans le bill sont tellement étendus qu'il pourrait continuer à hausser

les frais de jour en jour ou de semaine en semaine sans consulter l'industrie. Nous devrions étudier la question.

● (1120)

Ce dont il faut tenir compte, c'est du fait que le consommateur, l'usager doit payer ces services. C'est celui qui voyage en avion qui paie. Il est intéressant de noter que, d'après le numéro de mars de la revue *En Route* publiée par Air Canada, les lignes aériennes aux États-Unis paient en moyenne \$1.95 par voyageur en droits d'atterrissage et coûts d'installations, alors qu'Air Canada verse au gouvernement fédéral quelque chose comme \$2.94 pour chacun de ses 4.2 millions de passagers, soit à peu près \$1 de plus par voyageur en droits d'atterrissage.

J'aimerais citer un extrait du numéro de décembre 1976 de la revue *Government and Military Business*. Il est dit dans cet article que le président de l'Air Transport Association of Canada, M. A. C. Morrison, signale que l'Association assume, en sus des frais d'usager et des problèmes ouvriers d'un service public, des impôts supplémentaires. Je cite un extrait de l'article de M. Cliff Cowan:

On calcule qu'il coûte maintenant plus de \$4,000 pour faire atterrir un Boeing 747 à Mirabel.

L'aéroport de Mirabel est une histoire en soi—elle peut même faire pleurer une ligne aérienne. Le manque de planification et d'esthétisme dans la conception rend l'industrie méfiante à l'égard de l'aide gouvernementale. En effet, l'ATAC indique dans son rapport annuel que les mesures prises par le gouvernement montrent qu'il s'intéresse peu à la situation financière de l'industrie... la réduction du taux et la limitation des allocations du coût en capital indiquent son peu d'intérêt et son manque d'appui.

Selon l'industrie, Mirabel est le résultat d'une décision politique et sa construction a été prématurée et contre l'avis de l'industrie aérienne et son coût trop élevé.

Certains avions survolent maintenant Mirabel et continuent vers l'ouest à Toronto. Selon des calculs, il est possible que Mirabel subisse une perte de 46 millions de dollars pour l'exercice financier en cours.

De plus, Mirabel est isolé. On a prévu et annoncé la construction de liaisons terrestres indispensables entre Mirabel et Montréal, mais encore faut-il les construire.

L'ancien gouvernement du Québec a présenté les plans d'un nouveau réseau de trains de banlieue reliant Montréal et les environs de Mirabel. Les gouvernements fédéral et provincial ont approuvé le plan et chargé un distingué fonctionnaire d'Ottawa, Douglas Fullerton, d'élaborer le programme.

Il a calculé que le coût dépasserait 500 millions de dollars, mais on lui a signalé que l'argent ne constituait pas le principal problème—qu'il fallait également tenir compte des politiques locales.

La ville de Montréal souhaitait prolonger son métro et elle a bloqué le projet du Fullerton.

En conséquence, Mirabel demeure une structure exotique et coûteuse... mais difficilement accessible.

Le calcul de la perte possible de 46 millions de dollars pendant l'exercice financier en cours s'est certes avéré exact.

Le projet de loi permettra au ministre de payer pour les fantaisies et les erreurs coûteuses du gouvernement que les Canadiens peuvent difficilement se permettre. Nous ne nous opposons pas à ce que le gouvernement impose des taxes justes et raisonnables aux usagers. Cependant, pareil gaspillage est répréhensible.

Selon les paragraphes (2) et (3), le ministre demandera aux propriétaires et aux exploitants le dépôt de garanties pour assurer le paiement des services et imposera un privilège. Nous pouvons donc en conclure que le ministre a eu du mal à se faire rembourser le coût de ces services. Il faudrait qu'on en sache plus long sur les contrevenants et sur la nature de ces infractions. Le meilleur endroit pour faire la lumière sur la question serait le comité.