

Aéronautique—Loi

le bruit. Ce second type de zonage n'est autorisé qu'aux aéroports fédéraux et sur les sites d'aéroports. Lorsque le zonage est motivé par des raisons d'incompatibilité d'utilisation de biens-fonds, l'intérêt de la province en matière de planification de la mise en valeur des zones situées à proximité d'un aéroport se traduit par la nécessité d'une participation provinciale au processus de zonage.

Ce nouveau pouvoir de zonage à proximité des installations de navigation aérienne vise à empêcher un aménagement de biens-fonds qui causerait des interférences dans les signaux de navigation aérienne qui transmettent aux aéronefs des informations vitales pour leur sécurité. La disposition qui prévoit actuellement l'indemnisation pour dévaluation de biens-fonds en raison du zonage est annulée afin d'aligner la loi sur les lois provinciales et municipales. Pour l'instant, les provinces et municipalités n'accordent pas d'indemnité pour ces pertes. En fait, à l'exception d'un certain nombre de règlements il y a une vingtaine d'années, de telles demandes d'indemnité n'ont été présentées que dans deux cas.

En ce qui concerne les paiements, le texte comporte des modifications visant à améliorer leur perception. Elles prévoient des intérêts sur les comptes en retard et le pouvoir d'exiger une caution ou une lettre de crédit garantissant le paiement dans le cas où il y aurait déjà eu précédemment retard ou absence de paiement. Cette mesure inclut des pratiques de bon aloi. Elle prévoit aussi la possibilité d'obtenir une ordonnance du tribunal autorisant le gouvernement à saisir un aéronef tant que les paiements en suspens n'ont pas été effectués. Il est manifeste que dans le passé, à de nombreuses reprises, le ministère des Transports n'a pas eu les moyens de coercition nécessaires pour faire effectuer des paiements qui auraient dû l'être depuis longtemps.

Grâce à ces modifications, les médecins et optométristes qui estiment que l'état de santé des pilotes qu'ils examinent risque de provoquer un accident d'avion peuvent s'assurer que le ministère des Transports en sera informé. En pareil cas, le médecin ou l'optométriste doit demander au patient de signaler son état au ministère des Transports. Le médecin ou l'optométriste doit confirmer le rapport du patient dans les 72 heures.

A la suite du rapport, les médecins du ministère examineront le pilote et décideront de maintenir ou non sa licence. Les médecins et optométristes seront protégés contre les poursuites en justice résultant de ces rapports. Cet amendement cherche à établir un juste équilibre entre le respect du caractère confidentiel des rapports entre le médecin et son patient et l'intérêt public en veillant à ce que seules les personnes aptes du point de vue médical puissent piloter un avion.

Les autres amendements visent à moderniser le libellé de la Loi, à le mettre à jour et à autoriser des pratiques en usage au ministère notamment sur le plan des aides à la navigation, de la publication des renseignements aéronautiques et de l'aide aux aéroports non fédéraux. Nous améliorons une loi qui nous a été certainement utile, mais qui nécessite une mise à jour afin de tenir compte des réalités des années 80 et 90 et du XXI^e siècle.

Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement a longuement discuté des dispositions de cette mesure pendant des années avec le milieu de l'aviation, le public et les groupes intéressés et probablement aussi avec les députés. Il s'agit d'un projet de loi

à caractère technique et plutôt détaillé, mais il est très important, car il réglementera l'aviation canadienne pendant un certain temps. De nombreux députés s'intéressent particulièrement à cette mesure. Je sais que mon collègue le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a participé activement à l'élaboration de nombreuses lois concernant la sécurité aérienne. C'est une question qui intéresse beaucoup tous les députés.

Nous essayons d'établir un juste équilibre de façon à assurer la sécurité aérienne. Le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall), le secrétaire parlementaire, préconise depuis longtemps de meilleurs moyens d'assurer la sécurité de tous les modes de transport. En fait, les députés se souviendront qu'il y a sept ou huit ans il avait présenté une mesure d'initiative parlementaire recommandant l'établissement d'une commission d'enquête indépendante sur les accidents. Même si elle n'a pas été suivie totalement, sa suggestion a été appliquée en partie. Plusieurs recommandations laissent entendre, je pense, que le Canada aurait tout intérêt à opter pour une commission de sécurité multimodale. Le député de Prince Edward-Hastings (M. Ellis) s'est également intéressé de très près aux questions concernant l'aviation et plus particulièrement la sécurité aérienne.

● (1610)

Je recommande à tous les députés de réserver un accueil favorable à cette mesure. Je tiens à leur assurer qu'ils obtiendront toute notre coopération. Le ministère leur fournira les conseils, l'aide et les renseignements dont ils auront besoin pour bien comprendre tous les aspects de ce projet de loi. Je recommande à la Chambre d'adopter rapidement ce projet de loi et je tiens à lui assurer qu'elle aura tout le temps voulu pour en examiner tous les éléments lors de l'étude au comité. Si l'on estime souhaitable de convoquer des témoins, nous le ferons, mais les députés constateront rapidement que les consultations ont été très poussées. Quoi qu'il en soit, si l'on a besoin de renseignements supplémentaires, que ce soit de mon ministère ou de mon bureau, nous veillerons à les communiquer. Je remercie les députés de m'avoir écouté et j'espère que nous reverrons rapidement la question au comité où nous pourrions l'examiner de façon beaucoup plus détaillée.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

Le président suppléant (M. Paproski): En conformité de l'article 45 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Davenport (M. Caccia)—L'environnement—Les pluies acides *a)* Les entretiens canado-américains *b)* La pollution de la rivière Niagara; le député de Notre-Dame-de-Grâce-Lachine-Est (M. Allmand)—L'assurance-chômage *a)* L'inclusion de l'indemnité de départ dans le calcul du revenu *b)* L'incidence sur les travailleurs mis à pied; le député de York-Sud-Weston (M. Nunziata)—L'administration de la justice—Le procès du premier ministre du Nouveau-Brunswick *a)* La date à laquelle on a informé le premier ministre du Canada de l'affaire *b)* La date à laquelle le premier ministre a su qu'on avait trouvé de la marijuana.