

sociétés privées ont créé des services pour ne pas avoir à faire des envolées de 500 et 600 milles sans aucune aide à la navigation d'un endroit à l'autre.

Si ce n'était de m'éloigner du projet de loi, je pourrais parler de nombreuses lacunes dans l'encouragement de l'aviation en général dans le Nord. Je m'en abstiendrai. Mais il est certes raisonnable de s'attendre que le ministre examine d'une façon un peu plus éclairée la question de l'aviation en général dans tout le pays et des frais exorbitants perçus en taxes d'atterrissage et de location de hangar. Me voici peut-être en présence de droits acquis, mais je n'irai pas jusqu'à exiger un vote ni rien de ce genre. Toutefois, il y a lieu de signaler qu'il est absolument incongru d'exiger \$17 par mois pour le garage à l'extérieur d'un avion léger en hiver. Il en coûte en moyenne \$50 et \$60 par mois pour garer le même avion léger dans un hangar non chauffé. Voilà ce que coûte l'usage d'un espace dans un hangar pas même chauffé. C'est absolument ridicule. Ce n'est pas ainsi qu'on poussera les gens à acheter et à piloter des avions, chose à mon avis souhaitable dans notre pays, qui est un pionnier de l'aviation. Il est temps que le personnel du ministère examine à nouveau cette question. Nous savons tous que ces bills ne sont pas la conception personnelle du ministre, quel que soit le titulaire du portefeuille des transports. Ils sont la conception du ministre lui-même.

● (4.20 p.m.)

Donc, monsieur l'Orateur, par l'entremise du ministre, j'aimerais intercéder au nom de l'aviation en général au Canada, parce que le bill vise les frais imposés à l'usager des installations et services fournis par le ministère des Transports. Je ne vais pas proposer d'amendement à cette étape, je ne peux pas le faire de toutes manières. Mais je propose au ministre qu'il serait bon de biffer les mots «mise en disponibilité» qui figurent à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 3A proposé et des les remplacer par le mot «usager».

M. Heward Graffey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, en entamant la discussion à l'étape de la deuxième lecture, le ministre a dit que nombre des règlements en discussion portaient précisément sur la sécurité. Dans mes brèves observations cet après-midi, je tiens à parler des règlements de sécurité.

L'hon. M. Turner: Sécurité dans les airs.

M. Graffey: Oui, sécurité dans les airs. La plupart des experts en aéronautique conviendront que la situation n'est pas parfaite à l'heure actuelle et qu'il y a beaucoup à faire, mais j'estime que la plupart des Canadiens et des citoyens des États-Unis ont une énorme dette de gratitude envers l'industrie aérienne relativement aux mesures de sécurité. Les états de service de l'industrie aérienne en matière de sécurité ont vraiment été magnifiques, bien que, comme je l'ai dit, il y ait encore beaucoup à faire.

Par exemple, qu'est-il arrivé aux États-Unis au cours de 1965? Si je soumetts des données statistiques à la Chambre cet après-midi, il suffira de les diviser par dix pour avoir une idée de la situation au Canada. En 1965, alors que 55,000 personnes ont perdu la vie sur les grandes routes des États-Unis, seulement 1,000 sont mortes dans des accidents d'avions. Je ne crois pas me tromper en disant que plus de millions de milles, par voyageur, ont été parcourus en avion que sur les grandes routes. Divisons ces chiffres par dix et nous aurons alors une vue générale de la situation au Canada.

Pourquoi, monsieur l'Orateur, le ministre peut-il cet après-midi entretenir la Chambre de certaines lois compliquées sur les règlements de sécurité pour ce qui a trait à la navigation...

L'hon. M. Turner: C'est une question de compétence. Nous avons la compétence primordiale.

M. Graffey: Oui, c'est vrai, c'est un bon argument et je vais le commenter. Je pose la question d'une façon purement oratoire, comme le ministre pourra le voir.

Pourquoi sommes-nous à discuter des règlements très compliqués en ce moment? Pourquoi possédons-nous actuellement d'excellents règlements sur la sécurité aérienne? C'est tout simplement parce que des millions et des millions de dollars ont été dépensés dans les recherches sur la sécurité pour ce qui a trait à la navigation aérienne et aux aéronefs. Le ministère au nom duquel parle le ministre cet après-midi a eu la courtoisie de me communiquer, il y a une semaine ou deux, un mémorandum qui définit la méthode de surveillance du gouvernement fédéral sur la production de navires, d'aéronefs et de matériel roulant ferroviaire en précisant les mesures de sécurité.

On trouve dans la loi sur l'aéronautique—je m'éloigne peut-être, monsieur l'Orateur, du projet de loi mais le ministre peut m'éclairer—qui relève du ministère des Transports que des permis sont délivrés seulement pour les