

*Loi sur l'aéronautique*

J'en ai parlé souvent en comité. J'ai demandé que la formulation soit changée parce qu'elle était ambiguë et ne remplissait pas les objectifs décrits par le ministre. Lorsque ces hommes compétents s'occupaient de faire les lois, cette petite assemblée législative a produit des mesures qui n'exigeaient pas autant de règlements que celle-ci.

La réglementation a, bien sûr, sa place. Mais c'est au ministre qu'il incombe de l'édicter de sorte qu'il puisse orienter dans une certaine mesure l'application de la loi par ses agents. La réglementation n'a cependant pas à modifier la loi de manière que ses agents puissent appliquer la loi comme ils le jugent bon. Voilà précisément ce qui se produit ici.

Les exemples de réglementation sont probablement plus éclatants quand ils viennent du ministère des Pêches que de tout autre ministère du gouvernement. Je m'y connais assez dans ce domaine. Certains cas sont survenus à un niveau aussi peu élevé que celui de l'agent des pêches qui peut pratiquement établir un règlement de sa propre initiative. Ses supérieurs l'appuient après qu'il a édicté un règlement. Il y a des règlements dont les pêcheurs n'ont jamais entendu parler auparavant. On leur impose des exigences une fois qu'ils ont obtenu un permis et des instructions. Voilà un grave abus du pouvoir de réglementation accordé dans le projet de loi, qui tient de la carte blanche, que le gouvernement demande à la Chambre d'approuver.

Je signale au ministre, à titre d'exemple dont s'inspire, M. John Gray, C.R., qui fait actuellement partie de la CTC. Dans notre Assemblée législative provinciale, il a apporté les remaniements nécessaires et fait partie de l'équipe de rédacteurs qui nous a donné une loi du genre de celle que la Chambre devrait adopter, tout comme l'a fait l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick. Puisque nous ne pouvons pas avoir ce genre de projet de loi, il faut absolument qu'on nous donne toute la latitude voulue pour les étudier, de préférence avant qu'ils n'entrent en vigueur ou qu'ils soient publiés dans la Gazette, car ils ont force de loi dès cet instant. Il est alors trop tard pour faire quelque chose, sauf si on peut faire adopter un amendement. Les Canadiens sont assujettis aux décrets du conseil qui ont été adoptés. La Chambre devrait pouvoir étudier les règlements.

L'orateur précédent a déclaré qu'il possédait un catalogue n'indiquant que les titres et les numéros des décrets du conseil que le gouvernement avait émis, sanctionnés et insérés dans nos statuts. Cependant, j'ai lu quelque part qu'on avait chargé un comité d'établir le nombre de règlements promulgués au Canada et qu'il faudrait peut-être 40,000 pages pour les imprimer tous. Sauf erreur, et que les députés me reprennent si je me trompe, mais je suis pas mal certain que ce chiffre figurait dans un communiqué à la presse l'année dernière. Puisque qu'il faudrait un volume de 1000 pages pour inscrire les noms et les numéros de chacun d'eux, je ne crois pas exagérer en disant qu'il en faudrait un de 40,000 pages pour consigner la teneur véritable de tous ces règlements. Le Canada est surchargé de règlements.

● (1442)

Dans le domaine du transport aérien, un loyal résident des Maritimes ou de l'Est du Canada dirait que nous avons autorisé un horaire qui entrave le service dans cette région. On

peut se faire une idée du manque d'organisation de l'horaire en consultant l'heure des arrivées et des départs entre Ottawa et la région de l'Atlantique. La société aérienne EPA, qui dessert notre région, a des vols qui partent de Montréal. Par ailleurs, l'horaire d'Air Canada prévoit un départ d'Ottawa à destination de Montréal au moment même où l'avion d'EPA arrive à Montréal. Le passager désireux de monter dans cet avion au quai n° 1 devrait s'y présenter au moment même où il descend de l'avion d'Air Canada au quai n° 42. La distance entre ces deux quais est probablement la plus grande qu'il puisse avoir à parcourir à cet aéroport. Pourtant, aucune mesure législative ni aucun règlement n'est intervenu pour favoriser l'activité commerciale de ces deux sociétés aérienne ou pour accommoder ceux qui voyagent fréquemment entre Ottawa et la région de l'Atlantique.

Si le vol d'Air Canada est en retard ou si celui d'EPA est en avance, et si on se hâte, on peut faire la correspondance. Sinon il faut attendre deux heures à l'aéroport de Montréal pour prendre le prochain vol pour Ottawa. On en arrive ainsi à la situation fâcheuse suivante où il vaut mieux prendre un avion d'Ottawa à Fredericton, pour se rendre à un rendez-vous le soir à Saint-Jean, que d'aller directement d'Ottawa à Saint-Jean. On perd moins de temps, bien que ces deux villes soient distantes d'environ 70 milles.

C'est ce qui m'est arrivé cette semaine. Parce que j'avais des rendez-vous à Ottawa et d'autres à Saint-Jean, j'ai dû quitter Fredericton à la fin de l'après-midi et revenir à Ottawa le lendemain matin pour respecter les engagements que j'avais pris. J'ai gagné quelques heures en organisant mon voyage de cette manière. Mais ce n'est pas une bonne solution.

Si le gouvernement a un pouvoir de réglementation, il devrait au moins s'en servir dans l'intérêt de ceux qui utilisent régulièrement les transports aériens. Je parle des règlements et des accords contractuels qui sont intervenus entre le gouvernement et les compagnies aériennes régionales et de troisième catégorie. La trop grande liberté laissée à ces compagnies aériennes ainsi qu'aux lignes aériennes nationales a mené à la faillite financière de plusieurs compagnies régionales, l'abandon de certaines autres et on s'attend à en voir disparaître d'autres bientôt. La loi actuelle ne remédie pas à ces situations, et le règlement prévu ici ne fait rien pour les améliorer.

Je plains bien les Canadiens qui doivent vivre dans un cadre où des règlements peuvent avoir force de loi. Comment un avocat pourra-t-il être sûr que l'activité de son client respecte des lois du ministère des Transports une fois le bill devenu loi? Le pouvoir de réglementation prévu dans la loi la supplante pratiquement. Comme le gouvernement ne supprimera pas ce pouvoir de la loi, au nom du Canada, de ses citoyens, de ses lignes aériennes, de ses transports, et au nom d'un meilleur gouvernement, je le supplie d'accepter cet amendement. Comme on ne peut définir ce qu'on veut accomplir par la loi, et comme nous devons nous appuyer sur la béquille de l'infirme juridique, le gouvernement devrait alors concéder que l'adoption de l'amendement s'impose. Ainsi, la Chambre des communes et le Canada verraient quelle béquille précise il nous faut, ce dont nous avons besoin, et sa portée. Allons au lit innocents et levons-nous innocents. N'allons pas au lit innocents et nous lever coupables.