

Aéronautique—Loi

A l'étape du comité, j'espère qu'on aura des témoins qui nous diront ce qui se produit dans les domaines du trafic aérien, dans le nord du Manitoba et dans le Nord en général. Il semble que le ministère des Transports voie d'un œil jaloux le programme de la province du Manitoba qui, ces dernières années, a fait construire des pistes aériennes dans des régions éloignées. Cette réalisation, on le doit à la prévoyance de Duff Robbin qui, en 1966, a déclaré que dans toutes les collectivités éloignées de 100 personnes ou plus, il fallait une piste aérienne d'urgence. Nos populations ont augmenté dans ces régions et c'est au ministère de se tenir au courant de l'évolution des choses dans le Nord. Il devrait savoir, par exemple, à quel point les petites compagnies aériennes qui n'ont que quelques appareils sont importantes pour ces collectivités isolées et comment elles leur assurent les services dont elles ont besoin.

M. Doug Neil (Moose Jaw): Monsieur l'Orateur, j'aimerais dire un mot à propos du bill C-40. Un des orateurs qui m'ont précédé a lu une lettre qu'un conseiller en aéronautique lui avait adressée et dans laquelle il avait exprimé un bon nombre de points que j'aimerais aborder ici.

Dans ma région, nous avons de nombreux propriétaires de petits appareils et bon nombre d'agriculteurs qui possèdent des avions et qui les pilotent pour leur plaisir ou pour pulvériser des produits sur leur cultures, pour se déplacer vers un grand centre ou pour aller chercher des pièces d'équipement agricole. La plupart des décollages se font sur une piste improvisée de leur exploitation ou sur les pistes d'un petit aéroport indépendant du ministère des Transports. De temps à autre, ils se servent des aéroports du ministère des Transports.

Je m'inquiète spécialement de l'article 2 du bill qui donne au ministre le pouvoir d'imposer des charges supplémentaires aux propriétaires et aux pilotes d'avions. Il spécifie que le gouverneur en conseil peut imposer des taxes "pour l'utilisation d'installations ou de services fournis par le ministre ou en son nom pour un aéronef ou relativement à un aéronef..." Il s'agit d'un article étendu et qu'il faut préciser. Entend-on par là que si un pilote d'un petit appareil se pose sur un aérodrome du MT pour obtenir les renseignements météorologiques, on lui fera payer ce service ou que s'il fait appel à la tour de contrôle pour connaître sa position, vérifier sa direction par rapport à un aéroport, il devra payer ce service?

Peut-être n'y a-t-il d'ailleurs rien à redire au principe du paiement par l'utilisateur en général; mais, pour ceux qui se servent de petits appareils, je me le demande.

En lisant l'article 2, je constate que le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef devra déposer auprès du ministre «une garantie sous forme de caution ou de lettre de crédit...». En outre, toutes les taxes imposées aux propriétaires ou aux exploitants d'aéronefs constitueront un privilège sur l'aéronef. Cela signifie que si les taxes ne sont pas payées, l'aéronef pourra être saisi et vendu pour acquitter les taxes.

Nombreux sont les pilotes privés et les agriculteurs qui n'utilisent les installations du ministère des Transports qu'une ou deux fois par année. J'ignore à combien s'élèveront les taxes: peut-être varieront-elles entre \$1.50 et \$3. Toutes les fois que le pilote d'un de ces petits aéronefs utilisera ces services, cela sera consigné. Le ministère devra créer toute une administration à cette fin, soit dans quelque centre de l'Ouest, soit dans l'Est. Chaque fois qu'un pilote utilisera un service, cela sera consigné. Il s'agit donc de savoir combien il en

coûtera pour gérer le système qui consignera chacune des occasions où le pilote d'un petit aéronef utilisera une installation du ministère au prix, disons, de \$5. Le pilote devra de plus déposer chaque année une garantie ou une lettre de crédit. Je suppose qu'il faudra charger quelqu'un de vérifier la validité de ces lettres de crédit. Lorsque le pilote ne déposera pas de garantie, sans doute le ministère devra-t-il mettre en œuvre une sorte de procédure de contrôle. Je vois déjà monter à l'horizon une armée de fonctionnaires chargée de consigner ces taxes et de percevoir ces droits des pilotes et des exploitants, de sorte que les frais d'administration devraient vraisemblablement dépasser les revenus que le ministère des Transports pourra percevoir à l'égard de ces services.

Le ministre devrait reconsidérer ces dispositions concernant les pilotes privés et les agriculteurs afin de les exempter. Je reconnais que le bill ne fournit pas beaucoup de précisions. J'ose donc espérer qu'au moment où le ministre et ses collaborateurs comparaitront devant le comité, nous pourrions en obtenir des précisions sur divers articles.

● (1630)

Une autre disposition qui me préoccupe est celle qui exige que les installations où les avions sont entretenus ou réparés soient autorisées. Cela peut être nécessaire dans le cas d'une exploitation commerciale. Toutefois, selon cet article, il semble que celui qui fait exécuter ses réparations dans son propre hangar à sa ferme est tenu de faire autoriser son installation.

Je pense à un particulier qui vit dans la région de Moose Jaw, un agriculteur et pilote qui remet en état d'anciens appareils. C'est un ingénieur diplômé. Il fait lui-même tous ses travaux à sa ferme. Doit-il faire autoriser le bâtiment où ces travaux sont exécutés? Ce serait ridicule. Je comprends qu'on puisse exiger un brevet d'ingénieur de l'aéronautique ou d'un mécanicien de cellule. Toutefois, exiger qu'un bâtiment particulier où le travail est exécuté soit autorisé est plutôt ridicule.

L'article 3 me cause aussi du souci. En vertu de cet article, on exige des propriétaires ou des exploitants d'aéronefs immatriculés à titre privé de souscrire à une assurance responsabilité; la plupart le font, je ne vois donc pas la raison d'être de cette disposition. On vise peut-être ceux qui font exception à la règle. Le bill devrait certes préciser le montant de l'assurance requise. Ce sera cependant fait par règlement.

Le bill à l'étude est typique de la plupart des mesures législatives dont la Chambre est saisie. Le libellé est en termes généraux. Le fond de la mesure, ce qu'il faut savoir, devient loi en vertu de règlements qui ne sont pas présentés à la Chambre. Les députés n'ont pas l'occasion d'en discuter, d'en parler et de connaître la réaction de leurs mandats. Comme dans bien d'autres projets de loi, la même faute revient dans celui-ci.

Je suis impatient de voir le bill à l'étude au comité. J'espère que le ministre y comparaitra pour nous donner des explications détaillées des divers articles, ou s'il ne comparait pas, que les hauts fonctionnaires de son ministère nous fourniront ces explications. Ce bill devrait rester assez longtemps au comité pour que les pilotes, exploitants d'avions et groupes intéressés puissent présenter leurs doléances, verbalement ou par des mémoires écrits, au comité. Je le répète, je suis impatient de voir ce bill étudié bientôt par le comité.