

● (2050)

On a eu besoin d'installations de pilotage mieux aménagées dans la région de Belleville il y a environ vingt ans. A cette époque, aucune mesure ministérielle ne favorisait l'expansion d'une industrie de ce genre dans une petite localité comme Belleville. Après avoir acheté le terrain, Jim Marker a abattu des arbres et l'a nettoyé afin qu'il devienne utilisable. Il y a fait construire un petit bâtiment qui devait servir de bureau et de centre pour les pilotes. Une pièce du bâtiment était réservée pour les cours destinés aux pilotes. Au tout début, au printemps, le terrain était boueux, mais Jim a acheté du gravier à ses propres frais pour l'étendre sur la piste d'atterrissage et ainsi l'assécher.

Il est évident que pour ce genre d'activité, il faut un avion. Jim s'est donc acheté un avion, qu'il a payé de sa poche. Pour pouvoir réparer cet avion, il a étudié et est devenu mécanicien d'avion de première force, détenteur d'une carte de compétence du ministère des Transports. L'hiver venu, il est devenu évident qu'il en coûterait trop cher pour le déneigement de la piste. Pour pouvoir décoller en hiver, Jim s'est donc acheté une niveleuse d'occasion. Il entretient soigneusement sa niveleuse pour pouvoir dégager la piste tout au long de l'hiver, peu importe le temps qu'il fait.

L'été, naturellement, l'herbe pousse, car c'est une piste en gazon. Quand j'étais maire de Belleville, j'ai pu l'aider discrètement en lui prêtant de temps à autre du matériel du service des parcs pour entretenir le gazon, mais il ne peut plus compter là-dessus. Jim s'est donc acheté un tracteur pour couper l'herbe. Il passe ses soirées et ses samedis à couper l'herbe, car il faut le faire régulièrement. Il a construit de nouveaux hangars. En fait, dans cette région, il a été le plus fervent promoteur de l'aviation privée que le Canada ait jamais connu. Son dévouement est remarquable car il a consacré une bonne partie de sa vie à l'aviation privée. Et maintenant, monsieur l'Orateur, on lui impose de nouvelles taxes. Il dispose d'une voix à la Chambre des communes et je suis fier d'être son porte-parole. J'espère que les députés comprendront que je parle au nom de tous les Jim Marker du Canada qui sont lésés par cette taxe particulière.

Le secteur de la formation de l'aviation commerciale de l'industrie canadienne de l'aéronautique a rendu de grands services au Canada au fil des années, non seulement en période d'urgence nationale, mais en tout temps, par l'aide qu'elle n'a cessé de prodiguer au développement du réseau canadien de transport aérien dont l'importance est capitale. Ce secteur de l'industrie a formé le noyau du programme de formation des forces aériennes du Commonwealth britannique, qui a joué un rôle important tout au long de la Seconde Guerre mondiale.

On a reconnu d'emblée les avantages qu'a représentés pour le développement du Canada et pour sa croissance économique et son progrès culturel une industrie florissante du transport aérien. Pour que cette industrie dynamique survive et se développe, nous devons maintenir un service de formation de pilotes efficace, bien équipé et de standing professionnel. Il est essentiel que le Canada se constitue un effectif suffisant de pilotes bien formés et expérimentés en vue de répondre aux exigences actuelles et futures de toutes les catégories de services d'aviation commerciale ainsi que des services aériens du gouvernement, des activités de l'entreprise privée, du soutien militaire et de toute situation d'urgence nationale pouvant

Taxe d'accise

survenir à l'avenir. Je sais qu'un des jeunes hommes qui ont suivi le cours de pilotage dans la région de Belleville vole actuellement pour le compte d'Air Canada. En fait, je ne devrais pas dire un jeune homme, monsieur l'Orateur, puisque je sais qu'il n'est pas le seul, il y en a un certain nombre. Il est en général dans le meilleur intérêt du pays que les jeunes aient envie d'apprendre à piloter. Sans cet appui vital, l'industrie canadienne des transports aériens serait incapable d'offrir au public les services aériens essentiels en se servant des ressources canadiennes.

Il est évident qu'à l'heure actuelle les organismes de formation professionnelle contribuent beaucoup à établir et à maintenir des normes acceptables de sécurité aérienne dans notre pays, non seulement dans le secteur des transports aériens mais aussi dans le secteur de l'aviation privée et commerciale. Il est indispensable d'acquérir des appareils modernes et bien équipés pour former les pilotes et leur apprendre à voler de manière sûre et efficace dans l'environnement actuel qui est compliqué. Les installations et les écoles de formation de pilotes sont traditionnellement fort peu rentables, notamment parce que les aspirants pilotes de l'aviation commerciale doivent obligatoirement être recrutés parmi des personnes qui, à cause de leur jeune âge, ne peuvent pas se payer des cours de formation très chers.

Comme je le disais tout à l'heure, Jim Marker n'a probablement pas tiré un seul sou de bénéfice de son entreprise à Belleville, pourtant, celle-ci est accessible aux voyageurs canadiens qui empruntent la voie des airs. Des pilotes viennent visiter les installations de M. Marker; le registre des visiteurs contient une foule de noms de personnes venues de tous les coins du pays; en effet on peut atterrir à cet aéroport et en utiliser les installations sans frais car on ne réclame pas, à Belleville, de droit d'atterrissage de \$5.

Il faut reconnaître que pratiquement toutes les écoles de pilotage comme celle dont je viens de parler, et les clubs d'aviation sont également autorisés à d'autres services aériens commerciaux, dont certains sont exempts de la taxe de vente et de la taxe d'accise sur l'essence. M. Marker dirige une petite entreprise d'avions nolisés et offre des vols d'excursion. Il emploie des mécaniciens toute l'année pour assurer l'entretien de ses avions. Il compte également à son service des pilotes et des moniteurs à plein temps. Avec un nombre d'avions relativement restreint, il est impossible de consacrer chacun d'entre eux à une seule fin exclusive, selon la licence du pilote de l'appareil, les avions servent donc dans toutes les phases de l'entreprise. Ainsi, l'avion que pilotera Jim pour un client désireux de faire de la photographie aérienne est peut-être celui que je pourrais emprunter, si je suis de passage à Belleville, par exemple. Tout récemment j'ai emmené le maire, l'administrateur de la ville et quelques autres personnages fort importants de la Commission de l'environnement de la rivière Moira faire une excursion au-dessus de ce cours d'eau. A cette époque, la rivière était en crue; environ 500 ou 600 acres de la ville même étaient inondés et plusieurs milliers l'étaient en dehors de la ville. L'appareil à bord duquel j'ai embarqué pour cette expédition va servir à donner des leçons de pilotage un jour et le lendemain à convoyer les passagers d'un vol nolisé.

Bien entendu, il est également important de tirer des leçons de l'expérience passée. En 1977, au nom de l'intérêt national, le ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration a jugé