

qui touchent la sécurité aérienne et celle du transport en général. Ces relations doivent être améliorées, mais rien n'indique en ce moment-ci qu'elles sont engagées dans cette voie.

● (1200)

Il est d'une importance critique qu'en plus de ce projet de loi, l'administration des transports aériens, les relations entre employés et les mécanismes pour fournir un apport consultatif soient renforcés et améliorés. J'aimerais utiliser un exemple ayant trait à un domaine dont le ministre et bien d'autres sont au courant. Cet exemple est tiré de l'écrasement de Cranbrook qui a été longuement discuté par le gouvernement, et qui a donné lieu à une litanie d'erreurs. Je pense que peut-être même le juge Dubin a fait erreur en recommandant que le contrôle positif des véhicules sur la piste soit confié aux opérateurs radio navigants. Ces personnes doivent s'occuper de véhicules sur des pistes d'aéroport éloignées qui pourraient se situer à des centaines de milles de l'aéronef. Ils doivent également contrôler les véhicules dans des secteurs où ils ne peuvent voir la piste. Certains se sont présentés pour dénoncer des erreurs commises et à certains endroits des mesures disciplinaires ont été prises. Ils ont demandé que des dispositions soient incluses dans leur contrat pour les protéger et, si des erreurs sont repérées en écoutant les enregistrements, que cela serve à améliorer les normes opérationnelles plutôt qu'à susciter une mesure disciplinaire. Au cours de la journée, je pense que le ministre devrait commenter ces questions connexes qui sont tout aussi importantes pour la sécurité aérienne.

Juste avant de conclure, j'aimerais parler de certains faits qui se produisent dans le domaine de l'aviation en général et qui me troublent. Je me demande si cela n'est pas rattaché au mécanisme mis en place par le gouvernement pour essayer d'améliorer la sécurité aérienne, et qui finit par forcer les gens à quitter le domaine de l'aviation. Je suis très préoccupé par cette tendance qui consiste à augmenter radicalement les coûts et les restrictions en ce qui a trait aux vols et je ne pense pas que cette pratique augmente particulièrement la sécurité. Il incombe au gouvernement de démontrer de quelle façon ses propositions augmenteront la sécurité.

J'ai récemment eu l'occasion de lire attentivement un document publié par un haut fonctionnaire du ministère des Transports qui énumérait un certain nombre de recommandations visant à imposer des restrictions à l'aviation privée et générale. Ce genre d'attitude s'explique par le rapport Dubin. En toute honnêteté, certaines des recommandations étaient solides mais, dans d'autres domaines, ce n'était pas le cas. L'augmentation du nombre des restrictions et des contraintes aura tout simplement comme conséquences de hausser les coûts du secteur aérien et de forcer les gens à le quitter.

J'aimerais citer quelques exemples récents. Les tarifs de stationnement sont devenus astronomiques. Le gouvernement soutient qu'il s'agit d'un programme de recouvrement des coûts, mais il a pratiquement évincé tous les avions privés de l'aéroport de Port Hardy. Ils sont tous allés ailleurs et certains ont même vendu leur appareil et cessé de voler. Quelle perte de recettes! A mon avis, on ne fait peut-être que réduire le nombre de pilotes et, par conséquent, le nombre d'accidents.

Le prix du carburant dans les aéroports est soumis à un monopole et il est temps d'enquêter pour savoir comment les carburants à indice d'octane de 80 et 100, soit à peu près celui

Bureau canadien de la sécurité aérienne

de l'essence sans plomb régulière vendue par le détaillant, peuvent coûter plus de 60c. le litre. C'est simplement ridicule. Nous devrions peut-être examiner la façon dont ces concessions sont attribuées et les prix fixés dans les aéroports, car cela détourne les gens de l'aviation. Il n'y aura certainement plus d'accidents si personne ne veut ou ne peut plus voler.

Les droits d'obtention d'un permis de radio, ce qui est une véritable aberration, ont doublé sans aucune raison.

M. Fulton: S'agissait-il des six et cinq?

M. Skelly: Non, les six et cinq nous en parlerons plus tard.

M. Pepin: Quatre? C'est avant six et cinq.

M. Skelly: Au sujet de la formation professionnelle, il y a encore beaucoup de gens qui veulent devenir pilote, faire partie d'une équipe et que sais-je encore? Toutefois, le coût d'entraînement est astronomique. Une licence privée coûte à peu près \$3,500. On peut se demander alors ce que coûteraient deux cents heures de vol pour obtenir une licence commerciale. Rares sont ceux qui peuvent payer 40 heures supplémentaires pour avoir le droit de voler aux instruments, pour devenir pilote de ligne ou pour obtenir une licence commerciale supérieure, et pourtant, le gouvernement a décidé il n'y a pas si longtemps de restreindre les possibilités de réclamer une déduction d'impôt sur le revenu. Il est tout à fait disposé à accorder des prêts aux étudiants et à faciliter, dans n'importe quelle mesure, d'autres programmes de formation, mais il ne fournit aucune possibilité raisonnable à ceux qui veulent poursuivre une carrière dans l'aviation. Les dépenses en cause sont incroyablement élevées et une simple aide par le truchement de l'impôt sur le revenu pourrait encourager ceux qui poursuivent cette carrière.

M. Pepin: Certains de ces taux n'ont pas été augmentés depuis trente ans.

M. Skelly: «Certains de ces taux n'ont pas été augmentés depuis trente ans», dit le ministre, mais il y a eu des hausses vertigineuses, et si quelques doutes subsistent à ce sujet, je serais des plus heureux de lui donner des exemples concrets qui illustrent comment ces hausses de taux ont détourné les gens de l'aviation, et j'estime qu'elles sont simplement injustifiées.

Je veillerais soigneusement à ce qu'il y ait énormément de consultation sur la façon dont les restrictions sont imposées au public qui prend l'avion, car je suis certain que le gouvernement n'a pas l'intention de détourner la population de l'aviation. Il veut simplement recouvrer ses coûts. Certains soutiennent qu'il faut apporter des restrictions à certains genres d'activités. Toutefois, toute initiative de ce genre doit être étudiée soigneusement, car un nombre incroyable de personnes sont forcées de renoncer aujourd'hui à l'avion.

M. Pepin: Le recouvrement total des coûts est de 5 à 10 p. 100.

M. Skelly: J'espère que le ministre aura l'occasion de répondre avant que le projet de loi ne soit adopté. Il y a eu de très graves accidents d'avion. Nous, dans cette Chambre, nous sommes peut-être un peu coupables de les exagérer parfois. Il est déplorable que nous devions agir ainsi pour attirer l'attention et obtenir plus facilement des données sur des questions qui nous intéressent et qui intéressent la population que nous représentons.