

A l'aéroclub de Victoria seulement, les nouveaux frais, compte tenu des chiffres de 1975 pour les heures de vol, ajouteront \$17,600 à ceux demandés l'an dernier. Cela représente un avion de rechange, un Cessna 150, un petit avion servant à la formation. D'où cela vient-il? De l'augmentation passant de 30c. à \$1.90 l'heure sur la base d'environ 13,000 heures de leçons de pilotage à bord de cet appareil. Sur la base d'un droit de \$1,000 pour le premier permis, pour 70 heures et quelques de vol. Il se peut que ce soit entre 7 et 8 p. 100 si on fait le décompte. Est-ce cela que le ministre avait en tête lorsqu'il a parlé de 5 p. 100?

Le Victoria Flying Club n'est qu'un des 39 clubs membres de la Royal Canadian Flying Clubs Association. Les pilotes de cette seule association accomplissent environ 200,000 heures de vol d'exercice par année. Voici la question que je pose au ministre; si c'est là qu'ils vont puiser leur revenu, qui va payer ces coûts additionnels? Ce n'est pas la première fois que le ministère des Transports hausse les coûts de la formation des pilotes. Vers la fin des années 60, le gouvernement a cessé de verser la subvention de \$100 pour la formation des pilotes. Cela représentait un accroissement des coûts de 15 à 20 p. 100. On demande maintenant aux pilotes d'assumer des frais additionnels. Depuis 18 ou 20 ans, on demande aux pilotes d'assumer une part toujours plus lourde du fardeau et aux clubs d'en assumer une plus lourde encore.

Je me demande si le secrétaire parlementaire peut assurer la Chambre qu'on a consulté le directeur de la sécurité aéronautique sur l'établissement des nouveaux taux. J'ai l'impression que non, monsieur l'Orateur, et j'ai même des raisons de croire qu'on ne l'a pas fait.

Comment a-t-on établi les taux si, comme il est à supposer, ces taux devraient être calculés en fonction de l'utilisation des pistes? Les pilotes usent-ils la piste d'atterrissage dans une proportion de 533 p. 100 de plus que l'année dernière? Comment a-t-on établi ces coûts, lorsqu'on sait que les pilotes devront encore faire deux autres débours? Pourquoi le ministère des Transports ne discute-t-il pas toute l'affaire avec les clubs de formation, qui rendent un grand service à ce pays? Ils nous assurent les pilotes dont nous avons besoins pour l'exploitation de notre réseau commercial.

Pourquoi le gouvernement ne publie-t-il pas les frais qu'il compte imposer aux termes des étapes I, II et III afin que les clubs sachent au moins à quoi s'en tenir? Bien entendu, ils devront se contenter d'équipement suranné pour lequel ils paieront. Que dire du maintien à jour des permis de pilotage? Ceci occasionnera une charge supplémentaire aux détenteurs qui seront obligés de se tenir à jour. Que représenteront les augmentations prévues aux étapes I, II et III. Est-ce que ces frais supplémentaires s'appliquent aux vols à vue? Doivent-ils s'appliquer au contrôle d'approche à vue ou au contrôle d'approche guidée seulement? Pourquoi le ministre ne donne-t-il pas le détail de cette augmentation d'ensemble? On chargera \$2.60 de plus pour les atterrissages occasionnels, c'est-à-dire des atterrissages effectués dans un aéroport autre que celui de l'école de pilotage. C'est donc des frais supplémentaires qui incombent encore aux pilotes.

Nous n'avons pu obtenir jusqu'ici la suppression des taxes de vente des appareils, bien qu'ils représentent un mode de transport meilleur marché que l'automobile. Voici à présent un nouveau prélèvement. Quand le secteur de la formation des pilotes va-t-il cesser d'être la cible de la rapacité du gouvernement?

### L'ajournement

**M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, mon honorable ami a soulevé divers points dans ses quelques brefs commentaires et il difficile bien entendu de répondre à toutes ses questions dans les quelques instants dont nous disposons et d'apporter la précision mathématique voulue pour étayer nos calculs. J'espère cependant que je serai en mesure d'apporter ce soir quelques éclaircissements.

A présent, les appareils des clubs d'aviation ou des écoles de pilotage commerciales spécialisées dans l'entraînement sont soumis à des frais d'atterrissage de 30c. par appareil et par heure de vol. Si l'on part du principe, comme c'est le cas le plus souvent, qu'un appareil accomplit 10 atterrissages posés-décollés par heure d'entraînement, les 30c. par heure demandés représentent donc 3c. de l'atterrissage. A présent, les propriétaires d'appareils privés de 5,000 livres ou plus ne paient pas de frais d'atterrissage dans les aéroports du ministère des Transports sauf à Montréal, à Toronto et à Vancouver.

Il faudrait aussi mentionner que la pratique de ne pas identifier les avions effectuant des atterrissages locaux, sauf aux trois aéroports que j'ai déjà mentionnés, empêche de facturer ces atterrissages.

Le ministre des Transports (M. Lang) a indiqué qu'il allait bientôt annoncer des majorations dans les droits des usagers afin d'obtenir un plus gros pourcentage de recettes des usagers plutôt que des contribuables. Le ministre a aussi dit à la Chambre que les majorations seraient de l'ordre de 30 p. 100.

La majoration des droits pour un seul atterrissage s'appliquera au dernier atterrissage d'un avion servant à la formation des pilotes au tarif de \$1.30 par dernier atterrissage, dans le cadre d'un programme établi.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Je me demande ce que la Commission de lutte contre l'inflation en pense.

**M. Goodale:** A cette fin, on inscrira le premier décollage et le dernier atterrissage de tous les appareils locaux en se servant du numéro d'immatriculation de l'avion.

Le droit de 30c. par heure de vol de formation sera remplacé comme droit d'atterrissage par un nouveau droit de service de 60c. par heure de vol de formation. A l'heure actuelle, chaque atterrissage d'un appareil de formation rapporte 3c. de recettes. Pour les avions qui servent à la formation de l'équipage aérien d'un transporteur canadien, le droit d'atterrissage est de 20 p. 100 du droit d'atterrissage normal correspondant. Si, aux fins de la comparaison, nous calculons le rabais en fait consenti aux clubs, ceux-ci ne paient que 3 p. 100 du droit d'atterrissage minimum de un dollar. On veut par là que le droit applicable aux atterrissages d'appareils servant à la formation des pilotes soit, en moyenne, de 20 p. 100 du droit d'atterrissage normal. Pour les propriétaires d'avions privés de plus de 5,000 livres, le barème proposé reviendra à peu près à une majoration simple de 30 p. 100 pour ce qui est des droits d'atterrissage.

Le cas des avions appartenant à des clubs ou à des écoles commerciales est particulier. La hausse des droits représente en réalité une augmentation de plus de 500 p. 100 par rapport au tarif de 1947. Néanmoins, si l'on songe que c'est normalement le client qui devra assumer les frais de l'augmentation, l'augmentation correspondante pour une heure de leçon de vol serait d'environ 6 p. 100. A ce point de vue, l'augmentation est raisonnable.