

*Les subsides*

● (1540)

Je voudrais vous exposer quelques-uns des problèmes de transport aérien auxquels font face les habitants de la localité de Port Hardy en Colombie-Britannique. Ils se demandent pourquoi les frais de transport ont tellement augmenté. Ils m'ont dit que le ministre et son ministère ont sensiblement accru les frais d'atterrissage aux aéroports et les frais de stationnement et sont en partie responsables de l'augmentation exorbitante du prix des carburants. A cause du monopole de l'aéroport et aussi parce que les prix sont fixés à de nombreux aéroports, le litre d'essence d'aviation qui titre de 80 à 100 octanes, coûte plus de 60c. le litre. C'est totalement absurde monsieur le Président. Pour l'essentiel, c'est l'équivalent de l'essence sans plomb. Le prix de l'essence est en train de ruiner les entreprises de transport aérien.

Le prix des permis de radio est passé de \$20 à \$40, une hausse injustifiée de 100 p. 100 aux dépens des exploitants dans le domaine de l'aviation en général.

La prolifération des règlements constitue un problème grave. Tout le monde est d'accord qu'il faut prendre des mesures de sécurité et, en fait, le ministre mérite des félicitations pour certaines mesures qu'il a adoptées, afin de rendre l'aviation plus sûre. Mais nous en sommes au point où on régleme pour le principe et non pas parce que c'est nécessaire. Et les frais de pilotage et d'exploitation augmentent dans l'aviation en général. Tous les transporteurs aériens avec lesquels j'ai communiqué dans ma circonscription, tous les représentants de clubs aéronautiques, que ce soit ceux du Seashell au Elphinstone Flying Club, du Powell River Flying Club, du club aéronautique de Comox ou de celui de Port Hardy.

L'autre jour le ministre s'est vanté à la Chambre que depuis qu'il avait imposé une hausse partielle de ces coûts, les recettes fiscales qui en découlent avaient augmenté. Je lui rappelle qu'après avoir examiné la situation à Port Hardy, j'en ai conclu qu'il avait chassé tous les avions privés de cet aéroport. Les propriétaires de ces avions s'en vont à Port McNeil ou ailleurs où ils peuvent garer leurs appareils et s'en servir à un coût raisonnable. Certains les ont simplement vendus, car ils n'avaient plus les moyens de les faire voler.

J'aimerais aborder maintenant d'autres aspects précis qui inquiètent de nombreux Canadiens. Le réseau de transport aérien compte des opérateurs radio de sociétés aériennes, des gens dévoués et travailleurs. En s'inspirant des recommandations du juge Dubbin, le ministre a recommandé que le contrôle des allées et venues sur les pistes soit confié à ces opérateurs radio. Le contrôle leur a donc effectivement été confié. Ainsi, l'opérateur radio d'un aéroport est chargé de diriger, au moyen d'un émetteur radio, les allées et venues des véhicules de transport à un aéroport où il ne se trouve pas. A certains aéroports comme celui de Port Hary, l'opérateur radio ne peut pas voir toutes les pistes dont il est chargé. A mon avis, cela présente de graves dangers. Nous savons tous ce qui est arrivé à l'aéroport de Cranbrook lorsqu'un avion qui cherchait à

atterrir a heurté une souffleuse à neige occupée à déblayer la piste. A mon avis, l'accident n'était pas la faute de l'opérateur radio; il est dû au pilotage, à l'avion, au système de communication, mais pas à la circulation aérienne. L'honorable juge Dubbin s'est trompé en l'occurrence, parce qu'à mon avis, il ne disposait pas suffisamment de données.

Le ministère des transports a aggravé l'erreur en accroissant les responsabilités des opérateurs radio auxquelles ces derniers ne pouvaient raisonnablement satisfaire. Quand les opérateurs radio ont rapporté qu'un erreur avait été faite, que, par inadvertance, ils avaient négligé de demander au conducteur du véhicule de déneigement qui se trouvait sur la piste d'atterrissage d'enlever son engin du chemin, le ministère des Transports a suspendu de ses fonctions l'un d'entre eux. Le ministère se sert même de l'enregistrement des communications pour recueillir des preuves contre ses employés. J'estime qu'il ne devrait plus exiger que l'opérateur-radio surveille le trafic qu'il ne peut pas voir de sa tour de contrôle. Cette responsabilité doit revenir au pilote et à l'opérateur du véhicule, auxquels il incombe de surveiller ce genre de choses, avec l'aide de l'opérateur radio.

Si le ministère des Transports continue à suspendre les employés qui font état de difficultés de travail, et qu'il continue à se servir de bandes enregistrées pour apporter des preuves à l'appui de sa décision, il va se retrouver avec un problème à double tranchant, pour ainsi dire. Les employés cesseront de rapporter les lacunes ou les difficultés dans leur service, ce qui risque de nuire à la sécurité du système. On risque également de nuire au système de communications, car l'opérateur radio se mettra alors à surveiller de près les communications qu'il enregistre.

Je propose que le ministère élimine le contrôle obligatoire des véhicules par les opérateurs de station radioaéronautique. Il doit garantir, dans les conventions collectives ou dans sa politique, que les bandes magnétiques ne serviront jamais à des fins disciplinaires, mais seulement, avec la coopération des employés, à corriger les lacunes du système. C'est indispensable pour préserver l'intégrité du système de sécurité aérienne.

Je voudrais parler brièvement de l'accident survenu hier à Cincinnati et demander au ministère des Transports de coopérer en transmettant à la Chambre l'information que mes collègues députés et moi désirons obtenir. J'aimerais que le ministre des Transports (M. Pepin) communique à la Chambre des informations sur l'inflammabilité de l'intérieur du fuselage dans les gros avions commerciaux.

Je lui demande de transmettre à la Chambre des données sur les gaz délétères que produit la combustion de certaines substances à l'intérieur de l'avion.

J'aimerais qu'il fournisse aussi à la Chambre tous les détails sur le matériel d'extinction et de détection des incendies, de même que sur les programmes, méthodes de formation et services de sécurité dans les grandes aéroports commerciaux.