

aérien de 10, 20 ou 30 p. 100, ce qui nécessiterait un renforcement proportionnel des services d'inspection et d'application des règlements de sécurité.

Nous avons appris qu'après l'adoption, en 1978, du projet de loi instaurant la déréglementation dans les transports, en raison de leur souci de réduire le déficit et de s'imposer des restrictions, les Américains ont supprimé 200 postes d'inspecteurs dans les services fédéraux. Ils ont dû s'empresser de les remplacer.

Sauf erreur, et mes collègues me reprendront si je me trompe, ils ont remplacé 166 d'entre eux et tentent maintenant d'embaucher et de former de 150 à 200 nouveaux inspecteurs cette année et de 250 à 300 autres pour l'an prochain afin de pouvoir faire face à la croissance et à l'augmentation des activités des lignes aériennes et de l'aéronautique en général. Une préparation de ce genre est particulièrement valable pour les aéroports où le trafic aérien est élevé. J'ai cru entendre dire aujourd'hui que la circulation aérienne dans l'île de Toronto se situe au quatrième ou au cinquième rang au Canada . . .

**Une voix:** Au neuvième rang.

**M. Benjamin:** C'est un aéroport très achalandé. Il ne faut pas attendre que la circulation aérienne augmente pour améliorer le contrôle aérien et surveiller l'application des règlements. Cette situation s'applique dans chaque aéroport au Canada.

Par conséquent, si on est disposé à accroître l'activité dans l'île de Toronto, quel que soit le régime que le ministre veut appliquer, il convient d'agir maintenant. Des majorations budgétaires devraient figurer bientôt dans le budget supplémentaire des dépenses qui devrait obtenir l'appui de tous les partis à la Chambre. Si le ministre ne réussit pas à s'entendre avec le conseil du Trésor et le ministre des Finances (M. Wilson) ainsi qu'avec le ministre du Revenu national (M. MacKay), il devra obtenir l'appui des députés de tous les partis pour obtenir les fonds accrus nécessaires pour former, recruter et placer d'autres inspecteurs et d'autres contrôleurs aériens et améliorer les capacités de mise à exécution et d'enquête.

Nous savons tous, comme on l'a signalé à Washington au début de la semaine, que le nombre accru d'infractions, qu'il s'agisse de communications interrompues dans les airs, d'accidents aériens évités de justesse ou d'incidents au sol, le chose est intolérable. L'augmentation d'incidents de ce genre au Canada est inadmissible. Nous n'avons pas les moyens d'y remédier. Je ne reproche pas cette incapacité au gouvernement actuel.

Je me souviens qu'en 1976 ou en 1977, dans les prévisions budgétaires, le nombre d'inspecteurs était réduit de 19 alors qu'il en aurait fallu davantage. C'était l'époque du programme d'austérité et des réductions de 5 et de 6 p. 100. Le gouvernement avait alors effectué des coupures inappropriées, augmentant ainsi les risques et les problèmes. N'attendons pas qu'une quelconque tragédie se produise et qu'il faille remédier à la situation après coup.

Nous devons être mieux préparés à faire face à certaines situations attribuables au trafic aérien actuel ou à un trafic accru. Je dis à tout hasard que le ministre a besoin d'au moins 100 à 200 millions de dollars dans son budget pour former et

placer des inspecteurs chargés d'effectuer des enquêtes, de contrôler la circulation aérienne et d'aménager les installations voulues afin de leur permettre de remplir leurs fonctions de façon convenable.

Ce qui se fait ici au sujet de l'aéroport des îles de Toronto demande qu'on fasse un peu plus que simplement regarder ce qu'il y a dans un nouveau contrat passé entre la ville de Toronto, la Commission du havre de Toronto et l'État fédéral. Il y a ce qui s'est fait avant, ce qui s'est fait pendant, ce qui se fera après la conclusion de ces contrats. Si nous faisons preuve de relâchement et de négligence comme nous l'avons déjà fait et comme nous le faisons maintenant, nous nous attirons d'autant plus d'ennuis, et nous nous exposons à en avoir d'autant plus.

• (1510)

J'espère que le ministre va avoir des nouvelles de ses collègues qui se trouvaient à Washington également. Il faut profiter de leurs erreurs. Nous ne pouvons pas singer tout ce qu'ils font, parce que notre situation est très différente. Mais ce que nous pouvons et devons faire, c'est de profiter de leurs erreurs dont ils nous ont parlé sans dissimulation. Si nous n'en tirons pas de leçons, nous exposons les Canadiens qui sont obligés de voyager.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la 3<sup>e</sup> fois, est adopté.)

\* \* \*

## LA LOI DE L'IMPÔT SUR LES REVENUS PÉTROLIERS LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

MESURE MODIFICATIVE

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-82, tendant à modifier la Loi sur l'impôt sur les revenus pétroliers et la Loi de l'impôt sur les revenus, dont un comité législatif a fait rapport sans propositions d'amendement.

**L'hon. Don Mazankowski (au nom de la ministre d'État (Finances))** propose: Que le projet de loi soit agréé.

**Des voix:** D'accord.

**M. Mazankowski (au nom de la ministre d'État (Finances))** propose: Que le projet de loi soit lu pour la 3<sup>e</sup> fois et adopté.

**M. Pierre H. Vincent (secrétaire parlementaire du ministre des Finances):** Monsieur le Président, le projet de loi C-82 est une mesure importante. On peut même le considérer comme la pierre angulaire de l'Accord de l'Ouest, annoncé le 28 mars 1985 par ma collègue, la ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M<sup>lle</sup> Carney). Cet événement a clôturé plus d'une décennie de désaccords entre l'État fédéral et les gouvernements provinciaux de l'Ouest au sujet des prix et de la fiscalité énergétique.

Comme l'ont souligné mes collègues ministériels à la Chambre lors des précédentes discussions du projet de loi, la Loi modifiant la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers comporte les modifications nécessaires pour accélérer la reprise de l'industrie des hydrocarbures.