

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit n° 811, Contrôle de la circulation sur les voies aériennes et les aéroports—Exploitation et entretien—Crédit supplémentaire, \$33,800.

**M. Low:** Avant la mise aux voix, le ministre des Finances voudrait-il appeler l'attention du ministre des Transports sur une question qui me semble revêtir la plus haute importance. Je m'y suis arrêté il y a une couple de jours, en lisant un court article de fond paru dans la livraison du 5 juin du *Herald-Tribune* de Grande-Prairie, et qui s'intitule: "Soyons logiques."

Par un quasi-miracle, un jeune pilote de Sexsmith a échappé à la mort la semaine dernière quand son avion s'est écrasé à terre lorsqu'il tentait d'atterrir dans un pré aux abords de Grande-Prairie.

Peu après l'accident, les fonctionnaires du ministère des Transports se sont rendus sur les lieux pour enquêter.

Les conclusions ne le révéleront sans doute pas, mais il n'en demeure pas moins qu'au fond c'est le ministère des Transports qui est à blâmer des circonstances qui ont provoqué l'accident de la semaine dernière.

Pourquoi le groupe de personnes de Grande-Prairie et de la région qui possédait l'aéronef Aerona en cause a-t-il été contraint de choisir comme port d'attache un champ de ferme?

La raison pure et simple, c'est que les taxes que le ministère des Transports exige pour la location d'un espace dans ses hangars ou même pour des endroits de stationnement dans ses aéroports imposent un fardeau financier supplémentaire aux propriétaires privés d'avions légers.

À l'aéroport de Grande-Prairie, que dirige le ministère des Transports, on demande \$10 ou \$11 par mois au propriétaire d'un avion léger pour son avion en dehors du hangar. Pour la location d'un espace à l'intérieur du hangar, il faut payer \$25 ou \$30 par mois.

Il en coûte déjà assez cher de piloter et d'entretenir un avion léger.

Il est insensé, de la part du ministère des Transports, d'empêcher, par les droits qu'il exige, ces avions légers de se servir d'aéroports bien aménagés et de les contraindre à utiliser des pistes improvisés dans les champs.

Dans le cas de l'accident de Grande-Prairie, la chose est d'autant plus insensée que les hangars de l'aéroport sont déserts, sauf en de rares circonstances où un ou deux avions légers de passage y sont garés pour la nuit.

Il est d'autant plus difficile de comprendre cette ligne de conduite qui décourage l'aviation privée et la rend plus dangereuse que le gouvernement fédéral déclare vouloir prendre toutes les mesures possibles pour instruire de jeunes pilotes. Le gouvernement verse une somme de \$100 à toute personne qui obtient sa licence de pilote privé d'une école d'aviation approuvée. Voilà qui témoigne de l'importance que le gouvernement attache à l'instruction des jeunes Canadiens qui ont le goût de l'aviation.

Dans l'intérêt de la logique comme du bien-être de l'aviation canadienne, le Gouvernement devrait réviser une politique qui refoule les pilotes privés vers les champs de ferme, aménageant ainsi la scène d'accidents aux conséquences presque tragiques comme celui dont nous parlons.

C'est ainsi que se termine le bref éditorial. Le fait est, monsieur le président, qu'un jeune pilote a frappé des fils électriques et que son

[L'hon. M. Abbott.]

avion s'est écrasé au sol. Ce n'est que par un miracle qu'il n'a pas été tué. On a généralement trouvé cette affaire d'un tel intérêt que j'ai noté, dans le numéro d'octobre 1951 de la revue *Aircraft*, certaines lettres à la rédaction, qui se plaignent de cet état de choses. Je ne prendrai pas le temps de citer en particulier, la lettre signée J. H. Dalen, de Grande-Prairie. Je me borne à souligner ces quelques faits. M. Dalen a signalé que le hangar de Grande-Prairie n'est jamais chauffé, les services d'eau et de lumière sont interrompus, le toit coule, ce qui occasionne la formation de glace sur les appareils remisés à l'intérieur, lors des fontes de neige du printemps; les portes ne sont jamais fermées, laissant entrer la neige, qui, sous la poussée du vent, finit par recouvrir presque tout le plancher. Il dit ensuite que ces petits appareils privés doivent payer un loyer excessif. En conséquence, leurs propriétaires les stationnent dans des champs appartenant à des cultivateurs, à quelque distance de l'aéroport.

Dans la même revue *Aircraft*, je trouve un éditorial à la page 106 où il est question de cet état de choses. Je connais le hangar à l'aéroport de Grande-Prairie. Je prie le ministre des Transports d'enquêter afin de constater s'il ne serait pas possible de prendre les deux mesures suivantes: premièrement, remettre le hangar en bon état, réparer le toit et voir à ce que les portes ferment bien et roulent bien sur leurs gonds; secondement, voir s'il ne serait pas possible d'exiger un loyer plus bas pour les appareils privés qui sont remisés dans le hangar de l'aéroport.

**L'hon. M. Abbott:** Je verrai à ce que les observations de l'honorable député soient portées à l'attention du ministre et des services de son ministère.

**Mme Fairclough:** Je ne veux pas m'arrêter sur ce poste plus longtemps que de raison, mais voici un crédit de 4 millions et demi de dollars qu'on nous demande de voter en vitesse. Si on en regarde la plus grande partie, il semble qu'elle intéresse divers genres de construction. Nous avons déjà assisté à l'adoption de crédits au titre de la construction, celle-ci ne s'étant pourtant jamais réalisée. Je regrette qu'on n'ait pas étudié ces crédits au moment où nous étions saisis des crédits principaux du ministère des Transports. Le moment est mal choisi, vu l'étape où nous nous trouvons, de parler longuement de la question, mais je ne saurais vraiment laisser adopter le crédit sans protester.

**L'hon. M. Abbott:** L'honorable député me permettra peut-être de lui expliquer qu'on étudie les crédits au titre de la construction en étudiant le budget principal des dépenses.