

Aéronautique—Loi

Je remercie la Chambre de m'avoir permis de consigner cette lettre au compte rendu. Si des députés se donnent la peine de la relire demain, ils constateront qu'un grand nombre des choses qu'elle contient sont valables et méritent d'être considérées. Nous voulons que le bill soit renvoyé à un comité. Nous voulons que les témoins viennent nous entretenir des problèmes qu'un grand nombre de députés ont soulevés. Les représentants de l'industrie aéronautique qui désirent présenter des mémoires et faire valoir leur point de vue devraient pouvoir venir témoigner devant le comité.

Je sais que l'on a eu des difficultés avec quatre transporteurs aériens à percevoir des frais de service. Comme solution, le ministre semble vouloir assujettir tous les pilotes et propriétaires d'avions à cette taxe d'utilisation, même s'il n'y a que quatre transporteurs qui ont causé des difficultés. La chose est très regrettable. C'est un autre exemple de surréglementation et une décision qui nuira extrêmement à l'aviation au Canada.

D'autres députés veulent commenter le projet de loi et faire valoir d'autres points de vue, je leur cède donc la parole. Je tiens simplement à dire que lorsque qu'un comité sera chargé d'examiner cette question, car je suis sûr qu'il y en aura un, nous exigeons que des représentants de l'industrie aéronautique, qui sera touchée par cette mesure, viennent témoigner et présenter des mémoires. Nous essayerons de modifier la mesure de telle façon qu'elle ne nuise pas à notre industrie aéronautique. Car, si on ne la modifie pas, j'ai bien peur qu'on ait bien du mal à la faire adopter.

[Français]

M. Alexandre Cyr (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Monsieur le président, il me fait grandement plaisir de prendre la parole sur le débat portant sur la deuxième lecture du bill C-40, un bill qui donne beaucoup plus de pouvoir à l'honorable ministre de même qu'à ses fonctionnaires pour l'amélioration des services aériens dans les régions comme Montréal-Mirabel, mais je dois dire qu'il y a très peu d'articles dans ce bill où l'on favorise l'établissement d'aéroports dans les centres éloignés comme la Gaspésie et le nord de l'Ontario et du Québec.

Les modifications proposées, monsieur le président, dans ce bill, comme je l'ai dit, donnent beaucoup plus de pouvoir à l'honorable ministre et à ses fonctionnaires pour formuler une réponse négative à des projets réalistes que peuvent nous présenter certaines municipalités. La situation actuelle des pistes d'atterrissage en Gaspésie ne permet pas un service adéquat. La longueur des pistes et l'insuffisance des aides à la navigation entraînent de nombreux retards et des annulations de vols aussi bien à Gaspé qu'à Sainte-Anne-des-Monts. Pour l'aéroport de Gaspé, le transporteur régional, qui est Québécois, a dû annuler 12 p. 100 de ses vols en 1976, et ces annulations ont été nécessaires à cause des conditions des temps marginales.

Depuis 1974, les fonctionnaires du ministère des Transports et même les ministres déclarent que le gouvernement fédéral assurera le financement des travaux d'allongement de 6,000 pieds d'une piste d'atterrissage à Gaspé et que cette piste sera pourvue d'installations, d'un meilleur équipement d'aide à la navigation et, en 1977, ces mêmes fonctionnaires du ministère des Transports avancent que d'après les règlements en vigueur le site actuel ne rencontre plus les normes de sécurité de la navigation et qu'après avoir investi \$1,500,000 pour la cons-

truction d'un aéroport et d'une aérogare, il faudrait penser à trouver un autre emplacement.

Monsieur le président, je crois que le ministère des Transports est peut-être le seul de tous les ministères à Ottawa qui est tellement autonome et qui voit à son propre fonctionnement sans consulter des personnes ou des experts de l'extérieur. Le ministère propose ses règlements, les fait accepter par le Parlement, applique ces mêmes règlements, et pour aucune considération des organismes indépendants ne doivent s'immiscer dans ses dossiers. En un mot, comme on disait autrefois chez les scouts, c'est un ministère à tabous.

La Chambre de commerce de Gaspé, dans un mémoire qu'elle a présenté au mois d'avril 1977, et je vais en citer quelques passages, déclare ce qui suit, et je cite:

Suite aux démarches effectuées depuis dix ans pour obtenir l'allongement de la piste de l'aéroport de Gaspé à 6,000 pieds, il nous apparaît nécessaire de faire connaître au ministre des Transports le résultat de certaines recherches et de reformuler nos demandes.

Nous vous transmettrons d'abord quelques données sur les études antérieures pour l'implantation d'un aéroport à Gaspé. Nous vous communiquerons ensuite les résultats de vols d'essais effectués pour vérifier les conditions de la navigation aérienne dans le voisinage immédiat de la piste actuelle. Enfin, nous formulerons nos demandes pour l'immédiat.

Et la Chambre de commerce de Gaspé, dans des études antérieures, dit que les plans ont été acceptés en 1952. D'autres plans ont également été élaborés en 1965 et signés par le ministère; on a fait le relevé topographique en 1965. De même, un plan d'expropriation a eu lieu en 1965, et un plan de développement en 1969.

Je continue donc à citer le mémoire:

Quoi déduire de ces travaux.

Nous ne pouvons pas nous résigner à conclure que des ingénieurs du ministère fédéral des Transports aient approuvé des plans d'implantation et de construction d'un aéroport sans avoir utilisé un site approprié.

Si tel était le cas, il ne faudrait pas que la population de la Gaspésie soit pénalisée pour de tels gestes.

Les plans d'implantation, les relevés topographiques, les plans d'expropriation et les plans de construction, auxquels nous avons fait écho, indiquent que le site actuel de la piste, sans être un site idéal, constitue un endroit très convenable et susceptible d'être amélioré.

Monsieur le président, je pourrais parler durant des heures sur notre service aérien en Gaspésie, mais je trouve un peu décevant, et la population aussi, que, à la suite des rapports contradictoires qui ont été présentés depuis 10 ans, on ne puisse douter de la compétence des fonctionnaires du ministère, mais avant de porter un jugement sur tous ces dossiers, je dis, monsieur le président, que l'honorable ministre doit, avant de rendre un jugement ou une décision logique sur tout ce dossier, obtenir des conseils et faire préparer des expertises par des consultants indépendants.

La Gaspésie est située à plus de 500 milles des grands centres tels que Montréal, et nous attendons depuis des années que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour donner un meilleur service à la population. Comment est-il possible que la population puisse avoir encore confiance en un ministère qui depuis 10 ans présente des rapports contradictoires? Je crois que c'est le devoir de l'honorable ministre, de par les pouvoirs qui lui sont conférés, de par ce nouveau bill, le bill que nous étudions présentement, le bill C-40, d'obtenir de temps à autre les avis d'experts-conseils afin de vérifier si les règlements ou l'application des règlements sont conformes à la réalité. Nous doutons qu'il puisse y avoir trop de zèle de la part de certains fonctionnaires pour mettre en veilleuse cer-