

Loi sur l'aéronautique

n'importe où et même dans le champ. On devrait également équiper l'aéroport de Castlegar d'installations appropriées pour l'arrivée des bagages, particulièrement en hiver. On a fait preuve d'un bien piètre jugement en reléguant à l'extérieur le service de réception des bagages.

A Kelowna, où l'on ne connaît pas du tout les mêmes conditions de température qu'à Castlegar—les conditions y sont en fait carrément tropicales—ces installations sont logées à l'intérieur. C'est la même chose à Cranbrook, mais pas à Castlegar. Le personnel des services et de la direction, de même que les représentants de la PWA, doivent travailler dans des locaux exigus à l'intérieur de l'aérogare. Les voyageurs sont entassés dans des locaux trop étroits. Les installations ne répondent pas du tout aux besoins des usagers.

Le Canada compte un très grand nombre d'aéroports. Le public n'en conteste pas moins l'ordre des priorités du ministre des Transports. Le ministre a l'habitude de refiler aux localités les coûts d'exploitation de ces aéroports. Il présente l'aéroport comme un cadeau ou une aubaine, mais ce sont fréquemment les localités qui finissent par s'y brûler les doigts, et elles réagissent en disant au ministère de reprendre son aéroport, qu'elles n'en veulent plus car on ne leur avait pas dit combien tout cela allait leur coûter. On a en outre la réaction suivante, mitigée elle aussi: «Maintenant que nous nous en occupons à votre place, vous ne voulez plus nous donner un sou. Vous voulez que nous fassions tout le travail à votre place.»

● (1222)

Je suis sûr que toutes les municipalités qui possèdent un aéroport en sont fières. Elles aiment pouvoir parler de leur aéroport, l'aéroport de Cranbrook, l'aéroport de Castlegar ou l'aéroport international de Vancouver. Mais ces municipalités ne peuvent pas assumer seules les frais d'installations aéroportuaires, de l'équipement, de la main-d'œuvre et du personnel. Cela ne devrait d'ailleurs pas être le cas. On ne devrait pas le leur demander. Il devrait y avoir consultation et entente avant qu'elles n'en arrivent à des situations comme celle-là, parce que le ministère des Transports leur a bandé les yeux. A l'autre bout, il y aura une grosse facture. Ce ne sont pas seulement les aéroports urbains qui ont des raisons de s'inquiéter. Les petits aéroports locaux ont eux aussi de très bonnes raisons d'être inquiets.

Je suis étonné de ce que j'ai appris sur le Fonds d'aide aux installations portuaires. Le ministre des Transports peut me corriger s'il le désire, mais, d'après ce que j'ai compris, le montant annuel attribué à ce type d'installation est d'environ 2 millions de dollars. J'ai également cru comprendre que la demande, pour l'ensemble du Canada, dépassait les 9 millions. Certaines de ces petites installations locales—on pourrait, si vous voulez, appeler cela des terrains d'atterrissage d'urgence—ont absolument besoin d'être remises en état rapidement si l'on veut que les atterrissages des avions privés se fassent dans des conditions de sécurité raisonnables. Malgré cela, nous avons un fonds de 2 millions de dollars, alors que la demande annuelle est de 9 millions. Il faut du temps avant que la demande d'une municipalité parvienne au haut de la pile. Dans certains cas, il arrive qu'elle s'aperçoive que sa demande a été déplacée et se retrouve en bas de la pile.

La localité de Kaslo a présenté des demandes au fonds pendant un certain nombre d'années, mais en vain. La ville de

[M. Brisco.]

Creston voulait obtenir un aéroport. Elle n'a pas reçu d'encouragement du ministre des Transports parce qu'elle n'a pas l'assiette fiscale voulue pour mettre le processus en branle. Elle a besoin, en fait, de ce stimulant et de cette aide. Pour l'instant, elle n'obtiendra pas d'aéroport.

Non seulement faut-il fournir les installations, les édifices, les ateliers et les autres structures aux aéroports, mais il faut aussi s'occuper sérieusement de la sécurité aérienne des appareils commerciaux ou privés. L'enquête du coroner a révélé qu'il y a eu d'autres incidents de ce genre au Canada. Il y en a apparemment eu un à Dorval et, sauf erreur, un à North Bay ou Thunder Bay. Dans ces cas, les appareils commerciaux ont atterri et ont été entravés au moment de l'atterrissage par la présence de véhicules sur la piste, comme des chasse-neige, des véhicules d'entretien, et ainsi de suite.

Il nous faut certes une politique ou un règlement quelconque pour nous protéger contre de tels accidents. Je veux parler des accidents causés par la présence sur les pistes de véhicules qui ne devraient pas y être. Je pense à l'horrible accident qui est survenu dans les îles Canaries il y a quelques années. J'ai perdu deux bons amis de Kelowna, lorsque deux 747 sont entrés en collision sur la piste. Je frémis à l'idée qu'un accident semblable puisse arriver au Canada.

Le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie) a exprimé à maintes reprises ses inquiétudes à la Chambre au sujet de la sécurité aérienne. Il a signalé au ministre les violations répétées qui sont survenues dans le Nord. Je connais un certain nombre de cas où les appareils se sont écrasés au sol et l'équipage et les passagers ont été tués, simplement parce qu'on n'avait pas respecté les limites de charge.

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'informer le député que son temps de parole est écoulé. Il peut poursuivre avec le consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Brisco: La responsabilité en matière de limites de charge est celle du commandant ou du pilote de l'appareil. Toute infraction dans ce domaine est extrêmement dangereuse, un véritable jeu de poker avec la mort. Elles se répètent pourtant fréquemment, surtout dans le Nord.

Je me souviens d'un vol que j'ai fait dans un Beaver, alors que je me rendais de Smithers au lac Buckingham. J'avais la chance d'avoir un bon pilote et un bon appareil. Il se demandait pourquoi l'appareil ne suivait pas une trajectoire normale et égale comme il le voulait. C'est une fois au sol, après que nous avons eu déchargé l'appareil que le pilote s'est rendu compte que quelqu'un à la base de Smithers avait placé à l'arrière de l'appareil un bidon de carburant. Il ne savait pas qu'il était là. L'appareil avait déjà été chargé d'équipement au maximum avant qu'on ne le surcharge de ce carburant. Comme le bidon était couvert le pilote ne s'était pas rendu compte de sa présence. Ce vol n'a guère été facile pour lui et a été assez inconfortable pour moi. Je me rendais compte de son inquiétude, car je suis également pilote, mais pas aussi habile que ceux qui assurent les vols de ligne dans le Nord. On ne devrait pas prendre des risques avec la mort en surchargeant ainsi les appareils. Or, on demande constamment aux pilotes qui assurent les vols du Nord de prendre de tels risques.