

*Les aéroports*

Et non seulement est-ce la politique de Transports Canada qui est respectée, mais également les normes internationales qui veulent que l'appellation d'un aéroport à usage international réfère au nom de la principale entité géographique desservie par cet aéroport.

En terme de sécurité aérienne, l'Organisation de l'aviation civile internationale s'est depuis plus de 20 ans penchée sur la désignation des aéroports. La norme établie par l'OACI, et qui est respectée par tous les États qui en sont membres, y compris le Canada, stipule, je le répète en d'autres termes, que le nom d'un aéroport international doit comprendre le nom de la localité desservie et le nom de l'aéroport. Partant de là, on pourrait donc à la limite rebaptiser l'aéroport d'Ottawa en Aéroport d'Ottawa—Capitale nationale. Cette appellation me semble pour le moins pléonastique, et elle n'ajoute rien pour les Canadiens qui savent déjà qu'Ottawa est leur capitale nationale. Elle n'ajoute rien non plus pour les résidents de l'Outaouais québécois, dont le député de Hull est un des distingués représentants, puisqu'on retrouve toujours le nom d'Ottawa. En d'autres termes, s'il m'est permis de spéculer sur les motivations du député de Hull, je crois qu'il aimerait voir disparaître le nom d'Ottawa de l'appellation de l'aéroport, afin d'en faire nominalement l'aéroport de la région dans son ensemble. Mais voilà, tant pour des raisons tenant à la politique de Transports Canada qu'aux accords internationaux, le nom d'Ottawa se doit de demeurer.

Qu'il me soit aussi permis d'invoquer des raisons financières pour ne pas souscrire au louable projet de mon collègue de Hull. En effet, les coûts d'une nouvelle signalisation à l'aéroport d'Ottawa et d'une publicité entourant un changement de nom ne se justifient pas, compte tenu du fait que le but que poursuit le député de Hull, c'est-à-dire escamoter le nom d'Ottawa, ne serait même pas atteint. De plus, je ne crois pas que l'unité nationale si chère à mon collègue de Hull bénéficierait du changement d'appellation qu'il nous propose. Je croirais même qu'un tel changement pourrait soulever une controverse dans l'Outaouais québécois, puisque l'aéroport de Gatineau dessert, lui aussi, la même région.

Là aussi, je ne voudrais pas que mes collègues de l'opposition officielle, j'allais dire permanente, fassent des comparaisons avec le changement apporté au nom de l'aéroport de Toronto et les coûts encourus par ce changement. Je crois que la mémoire de Lester B. Pearson et les idéaux qu'il a défendus tout au long de sa vie méritaient d'être rappelés à tous les Canadiens, en donnant son nom à l'Aéroport international de Toronto, le plus important du Canada. Les coûts impliqués dans le cas de Toronto sont ainsi historiquement justifiables.

Incidemment, parlant de coûts, je rappelle à la Chambre qu'un programme de rénovation et d'agrandissement à l'aéroport d'Ottawa prévoit outre une aérogare plus vaste, un réaménagement du réseau routier et du parc de stationnement. Les travaux s'étendront jusqu'en 1987.

L'aéroport d'Ottawa est devenu une source d'inconvénients pour ses utilisateurs réguliers et pour les visiteurs de la région de la Capitale nationale. Les usagers connaissent bien ces problèmes. Aux heures de pointe, il y a des encombrements et des ralentissements fort ennuyeux. Point n'est besoin d'ajouter aux inconvénients par un changement de nom.

Les améliorations prévues vont de pair avec la croissance des installations touristiques, hôtels et centres de congrès, dans la région. Parallèlement au développement du Centre Rideau, qui joue présentement un rôle de catalyseur dans l'économie locale, ce projet d'aéroport aidera à attirer les investisseurs et à appuyer les efforts de diversification de l'économie d'Ottawa.

En 1981, environ deux millions de voyageurs ont utilisé l'aéroport d'Ottawa et, selon les prévisions faites par Transports Canada en août 1982, l'aéroport devra s'attendre à en recevoir 2.7 millions en 1991. Ces gens ne verront aucun avantage à utiliser l'aéroport de la Capitale nationale, plutôt que l'aéroport international d'Ottawa.

Je ne sais si le député de Hull a discuté de ce projet avec ses collègues de l'Outaouais québécois, ou avec les autorités dont relève l'aéroport de Gatineau, mais je suis convaincu que les objections pourraient être nombreuses et catégoriques. Je ne vois pas pourquoi nous adopterions un changement de nom qui, tout en n'apportant rien en soi, pourrait s'avérer nuisible à un autre aéroport où tant d'argent et d'efforts ont été investis.

Là-dessus, j'aimerais rappeler ici que normalement, pour procéder à un changement comme celui proposé, on consulte l'opinion publique de la communauté dont l'image pourrait être ainsi modifiée. Aucune consultation du genre n'a été, à ma connaissance, menée dans ce dossier.

J'aimerais aussi rappeler aux députés de cette Chambre l'historique de l'aéroport visé par la proposition du député de Hull. Durant les années vingt, on a tenté de faire sur les lieux de l'actuel aéroport d'Ottawa un terrain pour l'aviation alors naissante. Le succès fut mitigé, à tout le moins jusqu'à l'atterrissage à cet endroit, en 1927, du «Spirit of St. Louis», piloté par nul autre que Charles Lindbergh. Sur cette impulsion, l'«Ottawa Flying Club» était créé en 1928 et la «Upland Realty Corporation» louait le terrain pour la formation de pilotes. Puis en 1936, la «Laurentian Air Services» achetait l'aéroport à forfait et le vendait au ministère des Transports. Ce fut au cours de cette dernière période que le nom «Aéroport d'Ottawa» est entré dans l'usage.

Dès le début de l'aviation et jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, on avait l'habitude de nommer les terrains d'aviation d'après de célèbres pilotes civils et militaires. Par exemple, l'Aéroport international de Toronto était appelé Bishop Field, l'Aéroport international de Winnipeg, Stevenson Field, et l'Aéroport international de Calgary, McCall Field. Cette pratique s'étendait à tout le pays, sauf à Ottawa. Autant que je sache, l'Aéroport d'Ottawa n'a jamais porté le nom d'une personne; il a toujours été appelé Aéroport d'Ottawa.

Après la Seconde Guerre mondiale et avec la montée en flèche de l'aviation, nous avons adopté la pratique de donner aux aéroports le nom de la principale ville, collectivité ou région qu'ils desservent, surtout pour ce qui est des grands aéroports. J'aimerais souligner que cette pratique n'était pas le fait d'un caprice ou d'une pure fantaisie, mais qu'elle était fondée sur la logique. Nous avons trouvé très important, sinon obligatoire, que les exploitants et les pilotes d'aéronefs sachent immédiatement où ils se trouvent, grâce au nom de l'aéroport, à des fins de navigation et de communication.