

Aéronautique—Loi

Que va-t-on faire ensuite des petits exploitants de base fixe? Ils rendent grand service dans les petits aéroports de tout le pays. Vont-ils eux également être touchés par ces règlements?

Une chose dont j'ai fait l'expérience à titre de pilote et qui m'a été signalée par d'autres pilotes est que le ministère des Transports semble avoir adopté une politique très frustrante ou une façon d'agir contradictoire. Quand un pilote privé veut faire modifier son permis ou sa cote médicale, il semble se trouver dans une situation contradictoire par rapport au ministère. Il essuie toujours un refus d'abord quand il présente sa requête et c'est à lui qu'il incombe de prouver son droit.

Il n'y a pas longtemps j'ai dû régler avec le ministère la question de ma cote médicale. Elle a été modifiée depuis lors, mais selon le premier avis mon permis était classé dans une catégorie tout à fait différente. Je ne savais pas avant de recevoir mon permis qu'on ait pu douter que mon état de santé répondait aux normes exigées d'un pilote. Il était impossible de fournir d'autres preuves médicales ou d'obtenir l'avis d'un second médecin, car j'ai simplement reçu le permis avec la nouvelle catégorie. J'ai rarement piloté depuis 15 ou 20 ans et ce n'est pas une affaire critique, mais si c'était mon gagne-pain, mes moyens de subsistance en souffriraient. D'autres pilotes m'ont exposé des griefs semblables.

Il y a ensuite la question des règlements de zone, que je trouve utiles. J'estime qu'il aurait fallu limiter la construction dans le voisinage de l'aéroport de Malton et je sais que bien des gens seront d'accord avec moi si je dis que nous n'avons pas besoin d'un aéroport à Pickering. En doublant la piste nord-sud de Malton, on satisferait à tous les besoins des deux ou trois prochaines décennies. Pilotant mon propre avion, je n'utilise pas beaucoup Malton, mais quand j'en ai besoin, je peux y atterrir et en décoller sans difficulté. Cet aéroport n'est pas aussi animé que les aéroports O'Hare ou Kennedy ou certains grands aéroports des États-Unis.

Les règlements de zone varient d'une province à l'autre. Je comprends le gouvernement fédéral de favoriser l'adoption d'un zonage universel qui serait peut-être accepté comme le Code national du bâtiment, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire.

Le député de Vegreville a aussi parlé du groupe People Over Planes. Certains de ses chefs ne me sont pas très sympathiques, car ils ont des idées politiques assez différentes des miennes et ils viennent semer la zizanie dans les audiences un peu partout au pays. Néanmoins, ils ont un peu raison. On peut penser que les dessinateurs du ministère des Transports tracent une ligne autour d'un aéroport et se demandent ensuite quelles propriétés sont touchées. Si j'interprète bien la loi, les propriétaires ou les municipalités en cause ne sont pas consultés et n'ont aucun droit d'appel. C'est la bureaucratie fédérale qui détermine l'usage des terrains entourant les aéroports dans n'importe quelle province. Si on se fie au libellé des dispositions relatives aux indemnités, le gouvernement fédéral pourrait se dérober à ses obligations à cet égard.

● (1220)

Le premier des deux sujets auxquels j'entends surtout me limiter traite de la délivrance de permis à un service aérien commercial à horaire projeté. A mon avis, le ministère des Transports pourrait faire beaucoup plus pour promouvoir ce genre de service. Il y a quelques années, nous avons utilisé des Twin Otters dans le cadre d'un service aérien expérimental

entre Ottawa et Montréal. Ce service donna lieu à des plaintes si nombreuses que le temps me manquerait pour les énumérer toutes. Si le ministère tient tant à des services de cette nature, peut-être pourrait-il envisager d'utiliser le nouveau Dash-7 dans le cadre d'un service à horaire entre Montréal, Ottawa et Toronto, avec escale également à Trenton. Nos collègues de l'Ouest de l'Ontario aimeraient peut-être que l'avion se rende à London, ce à quoi je ne m'oppose pas. Cependant, nous devons desservir les villes que j'ai nommées et qui sont respectivement à des distances de 125 et 150 milles. A mon avis, le Dash-7 est l'appareil tout indiqué.

Le Twin Otter est un excellent avion qui ne se prête malheureusement pas à un usage commercial. Il manque de confort, est équipé d'un train d'atterrissage non escamotable, et ne dispose pas des appareils propres à en faire un appareil de type commercial. L'expérience tentée avec la mise en service de Twin Otters entre Montréal et Ottawa n'a pas trop bien réussi. Pour qu'un service comme celui-ci réussisse, les aéroports utilisés doivent être de première qualité. Les Twin Otters étaient si souvent empêchés de décoller, notamment en raison du mauvais temps, qu'on aurait du mal à dire qu'il s'agissait d'un service fiable.

Le Dash-7 pourrait desservir l'aéroport de Dorval, à Montréal, l'aéroport international d'Ottawa, la base aérienne de Trenton et l'aéroport international de Toronto, qui sont tous dotés des meilleures installations de navigation aérienne et d'atterrissage qui se puissent trouver en Amérique du Nord. Je préconise une escale à Trenton parce que cet aéroport est à mi-chemin entre Ottawa et Toronto et qu'il pourrait ainsi desservir une région en plein essor de près de 350,000 personnes comprise entre Kingston et Cobourg et qui a besoin de ce service. Les industriels de la région se plaignent parfois auprès de moi de l'insuffisance des moyens d'accès à Montréal et à Toronto. Il est vrai qu'ils peuvent emprunter le train, mais le service VIA du CN n'est pas encore en exploitation. Les gens de la région ont besoin d'un service régional qui les relie aux principaux services aériens à destination de l'étranger au départ de Dorval ou de l'aéroport international de Toronto. Les hommes d'affaires doivent pour l'instant ou bien se servir de leur voiture ou bien prendre le train. Un industriel de Belleville m'a dit récemment qu'une note de stationnement d'environ \$38 l'attendait à son retour d'un voyage à l'étranger. Il aurait certes pu payer avec cet argent une place dans un avion reliant Trenton à Toronto ou Montréal.

Ce n'est pas une suggestion que je fais à la légère, car j'ai l'intention de prier instamment le ministère de mettre sur pied un tel service. Je veux que les points que j'ai mentionnés reçoivent un service aérien régulier. La base des forces canadiennes de Trenton offre déjà un des meilleurs aéroports et des meilleures installations du Canada. Il y a déjà un excellent système d'atterrissage aux instruments, il ne sera donc pas très coûteux d'installer le service. Il serait nécessaire de prévoir certaines installations du côté sud de la base principale pour les civils. Il faudra prendre certaines précautions, mais il y a beaucoup de place. Même si je n'ai pas eu l'occasion récemment de discuter de cette question avec des représentants du quartier général national, ni avec le commandant de la base, je sais par expérience que tout le monde sera d'accord pour installer ce service. Sachant que les membres de nos forces sont toujours prêts à faire ce qui est bon pour le Canada, et