

Aéroport des îles de Toronto

Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a annoncé dernièrement qu'il va tenir une enquête publique sur les risques de collisions entre les appareils au sol, suite à l'augmentation spectaculaire du nombre d'accidents évités de justesse depuis 1983. On a rapporté 73 incidents en 1983, 124 en 1984 et plus de 200 en 1985. Je reconnais que la situation justifie cette enquête, surtout si l'on tient compte des changements d'ordre économique qu'envisage le cabinet du ministre, en matière de déréglementation, de réglementation ou de nouveau régime de réglementation. Il faut également tenir compte du fait que le ministère des Finances et le Conseil du Trésor sont obnubilés par le déficit et qu'ils exercent des pressions en vue de réduire les frais et la taille de la fonction publique.

Bien entendu, il y a des secteurs où l'on peut effectuer des coupures et retarder les dépenses. Cependant, certains secteurs ne doivent pas être touchés, et notamment dans les cas où les contribuables ne se plaignent pas du niveau des dépenses. Il faut notamment conserver des installations adéquates et sûres, qu'il s'agisse d'aéroports, de voies ferrées ou d'autres installations. Je n'ai pas encore entendu un seul contribuable se plaindre de ces dépenses. En fait, les Canadiens seraient d'accord pour une augmentation des dépenses dans ce domaine.

La situation ne s'améliorera pas si le même nombre de gens ou même une équipe réduite doivent surveiller une circulation plus intense que ce soit à l'aéroport des îles de Toronto ou ailleurs.

Le Bureau canadien de la sécurité aérienne, le ministre et le gouvernement doivent également prêter attention à l'accroissement considérable des irrégularités internes, comme on les appelle, qui se sont produites en vol. En 1984, on a signalé 92 cas où la sécurité du public a été mise en danger et où la distance minimum entre les avions n'a pas été respectée. Le nombre de ces incidents est passé à 164 en 1985. C'est surtout inquiétant à l'aéroport des îles de Toronto où la circulation aérienne générale ne cesse de s'accroître. Selon mes renseignements, l'aéroport des îles de Toronto a actuellement le nombre requis de contrôleurs de la circulation aérienne. Ce n'est néanmoins pas le cas dans tous les aéroports. J'exhorte le ministre et le gouvernement à revenir sur leur décision de réduire de 142 le nombre d'aiguilleurs du ciel à la suite de leur révision de base-A.

Non seulement il faut enquêter sur les accidents évités de justesse au décollage et en vol, mais il faudrait entreprendre une étude approfondie des contrôles terrestres et aériens à mettre en place à l'avenir et à évaluer clairement les besoins sur le plan des stations-service et des répartiteurs. Si le gouvernement a l'intention de s'orienter vers un contrôle plus local des aéroports, il faudra mieux surveiller ces différents aspects de la sécurité aérienne. Il doit y avoir sur place autant d'inspecteurs que c'est nécessaire, et même davantage, pour veiller à ce que le travail soit exécuté et pour maintenir un contrôle très serré pendant qu'on procédera à cette révision de la réglementation et de la répartition des compétences.

Comme je l'ai fait valoir au ministre aujourd'hui, au cours de la période des questions, si la déréglementation ou la nouvelle réglementation autorise une compagnie aérienne à quitter un aéroport simplement parce que cela lui convient ou pour des raisons commerciales, alors que des millions ont été dépensés pour construire et entretenir cette importante infrastructure les contribuables se retrouvent le bec dans l'eau avec sur les bras

un aéroport auquel ils ont consacré des dizaines de millions de dollars. Il faudrait faire en sorte que cette infrastructure ne reste pas inutilisée ou sous-utilisée.

L'année dernière, les Canadiens ont dépensé plus de 6 millions à l'aéroport de Gander pour en faire un aéroport international mieux aménagé. Nous ignorons combien d'autres millions ils y avaient consacrés les années précédentes. Si Air Canada peut décider, pour des raisons commerciales, de quitter Gander pour aller à Saint-Jean, que vont faire les autres compagnies aériennes internationales? Si nous élargissons les activités internationales de l'aéroport de Saint-Jean, les contribuables qui ont déjà beaucoup dépensé pour améliorer l'aéroport de Gander vont devoir encore déboursier pour améliorer et agrandir les installations de Saint-Jean. Les autres compagnies assurant des liaisons internationales diront que c'est à cause d'Air Canada, et elles voudront quitter Gander sous prétexte que le gouvernement a amélioré et agrandi l'aéroport de Saint-Jean.

● (1500)

Il y a deux questions à poser. Et les gens et les employés de Gander et les investissements que nous avons à Gander? Il me semble qu'il faut faire une certaine planification à longue échéance, même si mes collègues assis de l'autre côté n'ont pas la réputation d'être de fervents partisans ni des obsédés de la planification à longue échéance; dans ce domaine et dans ce cas-ci, elle se justifie toutefois. Il faut laisser ensuite une certaine liberté aux entreprises de transport, aux compagnies aériennes en l'occurrence, dans le cadre de cette planification à longue échéance.

Ce que j'ai déjà dit de l'aéroport des îles de Toronto s'applique maintenant à celui de Gander; revenons donc à l'aéroport des îles de Toronto. Il faudra apporter d'autres améliorations à cet aéroport, il faudra non seulement une tour de contrôle mais encore autre chose. Il faudra plus de personnel parce que le trafic augmentera nécessairement. Voilà tout ce qu'il faudra pour cet aéroport et pour bien d'autres aéroports du pays. On ne pourra absolument rien faire si on continue à être complètement obsédé par les restrictions, par la réduction du budget dans un secteur où c'est non seulement une question de confort pour le public, pour les compagnies aériennes ou les exploitants aéronautiques en général, mais aussi une question de sécurité. Ce n'est pas dans des secteurs comme celui-là qu'il faut imposer des restrictions.

En décidant de supprimer 142 postes de contrôleurs à la suite de l'étude de base-A, je me demande d'ailleurs ce que cela veut dire, le gouvernement s'oriente dans la voie diamétralement opposée. Mon collègue et bon ami le député de Fraser Valley-Est (M. Belsher), le député de Humber-Port au Port-St. Barbe (M. Tobin) et moi ainsi que d'autres collègues étions à Washington ces trois derniers jours. Si les personnes qui étaient en faveur de la déréglementation, ou contre ou entre les deux, avaient une recommandation à nous faire, c'était bien de ne pas commettre les mêmes erreurs qu'elles. La principale recommandation que nous font les partisans et les adversaires de la déréglementation consistait à mettre en place, avant d'ouvrir les entrées et les sorties, un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés pour faire face à une augmentation du trafic