

L'ajournement

Le ministre voulait examiner l'état de nos grands aéroports, non seulement pour pouvoir en apprendre davantage sur la capacité opérationnelle de nos installations aéroportuaires, mais également pour étudier nos problèmes de transport aérien qui sont évidemment fort nombreux. Cependant, le ministre n'a pris aucune mesure, soit pour régler les problèmes du trafic aérien, soit pour mettre au point un système de transport global en prévision du XXI^e siècle.

De nombreux changements sont intervenus dans l'orientation de la politique du transport aérien depuis que j'ai soulevé cette question il y a un an. Les négociations visant à mettre à jour l'Accord bilatéral de transport aérien de 1974 pour le transformer en une entente sur l'ouverture des espaces aériens entre le Canada et les États-Unis commenceront cette semaine à Ottawa et ces négociations influenceront énormément sur la gestion des transports aériens au Canada et aux États-Unis.

Même si ces négociations se solderont probablement par la conclusion d'une nouvelle entente qui accroîtra la circulation aérienne au Canada, le gouvernement et le ministère des Transports n'ont pas examiné comment ils feront face à l'ensemble de ce problème et notamment à la pénurie certaine de contrôleurs aériens.

Je crois que deux questions sont essentielles dans ce débat: premièrement, l'aéroport international Pearson de Toronto a atteint sa capacité maximale et doit être délesté d'une partie de son trafic, et deuxièmement, le Canada a été bâti sur ses réseaux de transport, au départ maritimes et ferroviaires, mais actuellement aériens, et il lui faut par conséquent disposer d'une sorte de réseau multimodal qui fonctionnera efficacement.

Au sujet du premier point, j'ai déjà indiqué à plusieurs reprises dans cette Chambre que le gouvernement se devait d'envisager de délester l'aéroport international Pearson d'une partie de son trafic aérien au profit de l'aéroport de Hamilton. Il y a de nombreuses raisons qui militent en faveur de cette solution, surtout pour ce qui est du déroutement vers Hamilton.

Comme vous vous en souviendrez peut-être, à la suite de trois pertes d'espacement survenues à l'aéroport Pearson en un seul mois, on a plafonné le nombre de vols qui pouvaient atterrir à l'aéroport ou en décoller, ce que l'on appelle habituellement les mouvements d'aéronefs.

Actuellement, seulement 76 mouvements par heure sont autorisés à l'aéroport Pearson. D'après certains analystes, cette situation est attribuable à un manque de contrôleurs aériens suffisamment formés.

De plus, selon des témoignages entendus lors de l'enquête sur l'écrasement de Dryden, en raison des délais d'attente en piste à l'aéroport international Pearson durant les mois d'hiver, les avions qui ont été dégivrés risquent de voir de la glace se former de nouveau lorsqu'ils attendent sur l'aire de trafic, avant le décollage.

Transports Canada a annoncé qu'il s'efforcera de corriger ce problème en installant plus d'appareils de déglacage, mais les risques de tragédie sont évidents. L'aéroport Pearson est devenu trop gros. L'aérogare no 3 a ajouté 24 nouvelles portes, et le trafic s'accroîtra du fait de la construction des nouvelles pistes proposées.

Comme l'a déclaré le président d'Air Transport Association of Canada: «Le nombre de pistes que peut compter l'aéroport Pearson n'est pas illimité. Or, la limite a été atteinte.»

• (1750)

Presque tout le monde, à l'exception du ministre des Transports, est convaincu que le sud de l'Ontario a besoin d'un deuxième aéroport principal pour répondre à la demande et alléger les pressions sur l'aéroport Pearson. En fait, dans son rapport annuel pour la période prenant fin le 31 mars 1990, le vérificateur général, Ken Dye, critique Transports Canada pour ne pas s'être occupé de la déréglementation et pour avoir financé le réseau d'aéroports nationaux sans ligne de conduite claire.

Une façon de rationaliser le système consiste à développer un réseau de transport qui satisfasse aux besoins de l'avenir. En outre, le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales chargé d'étudier les effets écologiques des nouvelles pistes de l'aéroport Pearson a déclaré que Transports Canada ne disposait pas d'un plan d'ensemble applicable au réseau d'aéroports du sud de l'Ontario et s'est demandé si ce ministère pouvait construire de nouvelles pistes en l'absence d'un tel plan. Le bureau d'examen a proposé à Transports Canada d'élaborer un plan d'ensemble et de tenir compte du rôles des autres aéroports de la région.

C'est le point de vue que je défends depuis que je suis député aux Communes et que je siège au Comité permanent des transports.

En 1989 à Hamilton, j'ai présidé une réunion d'un groupe de travail qui était chargé d'examiner la capacité de l'aéroport de Hamilton et de déterminer s'il était en mesure d'absorber une augmentation de trafic. L'aéroport de Hamilton dispose des infrastructures de base nécessaires pour absorber un trafic accru.