

l'autre des langues officielles tous les services offerts par les bureaux et les installations du gouvernement fédéral dans la région de la capitale nationale.

Ainsi, la tour de contrôle d'Ottawa est devenue complètement bilingue 16 heures par jour à partir de juin 1990 et 24 heures par jour à partir de mars 1991. Le coût de cette mesure a été et est encore exorbitant. Il devrait normalement y avoir 17 contrôleurs à la tour de l'aéroport d'Ottawa, mais en ce moment il n'y en a que neuf qui peuvent travailler. Une partie du problème provient du fait que tous les postes de contrôleur sont désignés «bilingue impératif», ce qui signifie que les candidats aux postes doivent être parfaitement bilingues avant même de poser leur candidature.

Je n'ai personnellement aucune objection à ce que l'on fournisse des services bilingues là où la demande est assez importante pour que ce soit rentable. Je l'ai d'ailleurs dit au début de mon intervention. Cependant, la définition de «demande suffisante» est un sujet à controverse qui mérite d'être examiné.

Avant de parler du besoin à la tour de contrôle, j'aimerais ajouter qu'il existe des services entièrement bilingues à la tour d'Ottawa et que l'implantation du bilinguisme est en cours au terminal aéroportuaire.

Voyons maintenant comment on évalue la demande et quels services sont nécessaires pour combler cette demande, si cette demande doit être comblée.

Des simulations ont été faites sur du matériel qui était à Hull, au service de la recherche et du développement. Avec un trafic aérien où 30 p. 100 des pilotes parlaient français, les choses se sont passées de façon acceptable avec un seul contrôleur bilingue. Cela donne un pourcentage qui pourrait nous servir de base dans l'élaboration des plans de dotation, pour peu que l'on puisse démontrer l'existence d'une demande. Quelle est l'importance de cette demande? À la tour d'Ottawa, les contrôleurs enregistrent toutes les demandes de service en français et le nombre optimum atteint est de 2 p. 100, soit un quinzième du volume de trafic dont un seul contrôleur bilingue peut s'occuper si l'on se fie à la simulation.

En passant, je mentionne que dans ce chiffre de 2 p. 100, il y a des pilotes d'Air Canada qui peuvent de toute évidence travailler en anglais. Il y a aussi une ligne aérienne dont le prochain atterrissage après Ottawa est Boston, ainsi que des pilotes de Transports Canada qui parcourent tout le Canada.

À mon avis, rien ne justifie que l'on fournisse un service de contrôle aérien bilingue dans la région d'Ottawa et, si un tel service est nécessaire, le poste bilingue unique prévu à l'origine suffit. On peut démontrer que ce poste suffirait pour le moment et pourrait absorber une très forte augmentation du trafic aérien à Ottawa.

Le coût de ce service bilingue n'est qu'une des préoccupations que suscite le programme, mais elle est de taille. En ce moment, le coût de la surdotation nécessaire pour mettre en oeuvre le programme de bilinguisme à l'aéroport d'Ottawa additionné au coût associé à l'absence des trois contrôleurs en formation pour

Les crédits

doter les trois postes bilingues à combler totalise presque un million de dollars par année. Il y a des contrôleurs anglophones à Ottawa qui pourraient nous éviter ces coûts, mais ils ne sont pas admis dans la tour de contrôle parce qu'ils ne parlent pas français. Ces coûts ne sont que la pointe de l'iceberg.

En commençant, j'ai aussi parlé de mes préoccupations en matière de sécurité. C'est la façon dont on traite les contrôleurs anglophones pendant la mise en place, qui se fait de façon très douteuse, des services bilingues qui est à la source de ma préoccupation. On ne tient pas compte des droits des titulaires. On abandonne les plans initiaux de mise en oeuvre. L'avenir des contrôleurs s'en trouve compromis.

● (1555)

Je voyage beaucoup par avion, comme la plupart des députés ici à la Chambre. Je ne voudrais pas subir une opération à coeur ouvert des mains d'un chirurgien que j'aurais giflé la veille. Pourquoi alors faisons-nous la même chose aux gens entre les mains desquels nous mettons notre vie chaque fois que nous nous envolons?

Ce n'est qu'un modeste exemple des problèmes causés par la Loi sur les langues officielles, mais il illustre bien à quel point la situation est en train d'échapper à tout contrôle.

Le temps est maintenant venu de remédier au problème. Il est temps que nous devenions la force extérieure qui mettra fin à l'application d'un programme qui n'a jamais fonctionné dans les intérêts de qui que ce soit.

M. Mac Harb (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international): Monsieur le Président, je n'ai pas su où le député voulait en venir jusqu'à ce qu'il arrive à sa conclusion.

Je tiens à apporter une rectification. La capitale s'est déjà déclarée ville bilingue. Il y a plus de 30 p. 100 de sa population qui parle les deux langues officielles. Plus de 1,1 million de personnes vivent dans la région de la capitale nationale et fréquentent son aéroport international, et je dirais que plus de 55 p. 100 d'entre elles parlent le français et l'anglais.

Le député essaie-t-il de me dire que si je suis un francophone qui vit du côté québécois et que je me rends à l'aéroport international, je ne devrais pas avoir le droit de parler à quelqu'un en français?

Je veux apporter une autre rectification. L'aéroport international d'Ottawa assure la liaison avec d'autres villes canadiennes et américaines, mais aussi avec certaines villes d'Europe. C'est un aéroport international.

Nous avons l'intention d'améliorer les services bilingues à l'aéroport international d'Ottawa. J'espère qu'un jour tous les aéroports de notre pays seront souples comme l'aéroport international d'Ottawa et qu'ils offriront le même genre de services que lui.

Personnellement, je ne suis ni Canadien français, ni Canadien anglais de souche. Je suis arrivé dans ce pays il y a quelques années et je dois dire que j'ai considéré comme une richesse et un