

*Initiatives ministérielles*

à s'installer ailleurs dans la région en vue de les tenir à l'écart des aéroports commerciaux. C'est une question très grave. Est-ce là un des objectifs visés par la ligne de conduite préconisée par le gouvernement?

Je m'éloigne de mon discours original. Nous nous inquiétons des répercussions qu'aura ce projet de loi sur les aéroports nationaux. Nous craignons de ne plus pouvoir effectuer le genre d'interfinancement qui se produit aujourd'hui, où les gros aéroports participent au financement des aéroports plus petits. Nous avons des inquiétudes au sujet des aéroports qui servent de plaque tournante. L'orateur qui m'a précédé a longuement parlé des avantages de ce système. Il a fait allusion au fait que l'ouverture des espaces aériens éliminerait le besoin de faire le trajet Ottawa-Toronto pour se rendre aux États-Unis. Je ne sais pas où il s'est caché, mais il y a trois ou quatre semaines, je me suis rendu aux États-Unis en partant d'Ottawa, à bord de la compagnie US Air. Le service existe donc déjà.

Je tiens à vous dire, monsieur le Président, que j'en ai assez, et mes propos ne visent ni la ville de Toronto ni l'aéroport Pearson, mais j'en ai assez de faire le trajet Ottawa-Toronto-Thunder Bay et Thunder Bay-Toronto-Ottawa. Nous n'avons plus de service direct comme c'était le cas avant la déréglementation.

Un des problèmes auxquels le Canada est confronté, et il s'agit d'une partie du problème d'embouteillage de l'aéroport Pearson, c'est que le gros du trafic est concentré sur Toronto. Cela ne fait qu'aggraver les problèmes d'embouteillage qui existent. Ces problèmes sont à l'origine des pressions auxquelles le député libéral a fait allusion. Le gouvernement propose d'élargir l'aéroport, de construire de nouvelles pistes pour faire face au trafic aérien sans cesse croissant au lieu d'assumer ses responsabilités et de dire oui, un certain contrôle s'impose.

• (1710)

Nous devons rétablir certains contrôles dans les services aériens. On l'a fait aux États-Unis. On a rétabli des contrôles sur les entrées et les sorties en matière de droits d'atterrissage et de couloirs aériens. Ce n'était pas une question d'argent; il suffisait de dire quand les avions pouvaient voler, de façon à répartir les vols durant toute la journée et éviter les heures de pointe.

Nous voyons qu'en dépit des protestations du gouvernement, qui répète à qui veut l'entendre que la sécurité ne sera pas compromise, rien ne garantit que l'administration locale d'un aéroport n'ira pas construire un immeuble à un endroit tel que la sécurité pourrait être indirectement compromise car cela empêcherait le genre

de modifications requises dans le secteur de la tour de contrôle ou nuirait à la lutte contre les incendies.

Le gouvernement a promis que la sécurité ne serait pas compromise. Il suffit de lire le compte rendu de la commission d'enquête sur l'accident de Dryden pour comprendre ce qui s'est réellement produit. Il suffit de regarder ce qui est arrivé à Dryden. Comme les réactés ne vont plus à Dryden, le gouvernement du Canada a décidé de supprimer les services à temps plein de lutte contre les incendies.

Il arrive qu'il n'y ait pas d'opérations de dégivrage à l'aéroport Pearson, malgré ce qui a été recommandé. On a fait remarquer qu'à l'heure actuelle, il s'écoule trop de temps entre le moment où les avions sont soumis à des opérations de dégivrage et le décollage, de sorte que les avions devraient être dégivrés de nouveau mais décollent quand même. Des accidents risquent de se produire.

Des représentants de Transports Canada qui ont témoigné à la commission d'enquête sur l'accident de Dryden ont dit que leur personnel est incapable de dire si un avion donné était sécuritaire ou non et que personne à Transports Canada n'avait les connaissances requises pour cela.

D'autres rapports attestent très clairement que le gouvernement savait qu'il n'était pas prêt à déréglementer ce secteur, mais qu'il l'a fait quand même. Compte tenu de ses antécédents, je peux comprendre que le gouvernement mette en oeuvre ses principes politiques, qu'il veuille libérer le marché. Mais ça ne semble pas avoir marché au Canada. En fait, la situation ne s'améliore pas, elle empire.

Je voudrais parler brièvement de la question des employés. C'est l'essence même de ce projet de loi: comment les employés seront traités. Il importe de déterminer très clairement dans un projet de loi comment les employés de la Couronne seront traités si le gouvernement donne suite à ce projet.

Le ministre a déclaré le 7 novembre: «Les autorités des aéroports devront offrir aux employés permanents des salaires et des avantages comparables à ceux dont ils jouissaient à Transports Canada avant la cession. Selon un principe fondamental du processus de privatisation des aéroports, les administrations aéroportuaires locales doivent accorder un traitement équitable aux employés.»

Est-ce que cela signifie que ces employés sont assurés d'obtenir jusqu'au moment de leur retraite tout ce que les syndicats de la fonction publique obtiendront? Non. Cela signifie simplement jusqu'à la date d'expiration de leur contrat de travail. Ce contrat, selon la date où il a été signé, pourrait bien arriver à échéance une semaine après