

Ces deux études ont conclu qu'il faudrait accorder la priorité absolue aux questions de sécurité. Elles se sont prononcées contre la courte piste d'atterrissage. Le comité du caucus a convenu aussi que nous avons besoin à l'heure actuelle d'une piste nord-sud de pleine longueur. Il a recommandé de plus que cette piste nord-sud devrait être utilisée uniquement lorsque soufflent de forts vents de travers.

L'aéroport Pearson a-t-il besoin de deux autres pistes est-ouest à ce moment-ci? L'Association du transport aérien du Canada a produit des données qui montrent que le trafic aérien a diminué de 12 p. 100 depuis le sommet atteint avant la récession. À l'heure actuelle, 20,5 millions de voyageurs par an transitent par l'aéroport Pearson, volume que peuvent fort bien absorber les deux pistes d'atterrissage est-ouest existantes.

De plus en plus de gens remplacent les voyages par des technologies comme le télécopieur et les téléconférences, ce qui réduit du même coup les voyages d'affaires.

Notre comité a conclu qu'il ne faut pas envisager la construction d'autres pistes avant que le seuil de 30 millions de voyageurs par année ait été dépassé. Ce qui ne devrait pas se produire avant que la nouvelle administration aéroportuaire canadienne ait pris charge de la gestion de l'aéroport Pearson.

J'appuie la décision du ministre de terminer la construction d'une deuxième piste nord-sud pour des raisons de sécurité et économiques. J'applaudis au plan innovateur qui vise à céder l'exploitation des aéroports aux administrations aéroportuaires locales pour qu'ils soient financés et améliorés comme des entreprises privées autosuffisantes et rentables.

Je demande au secrétaire parlementaire du ministre des Transports d'en dire plus sur le concept d'administration aéroportuaire canadienne pour les habitants de Mississauga. Quelle assurance avons-nous que cela constituera une solution plus efficace et économique pour les problèmes actuels de l'aéroport Pearson?

**M. Joe Fontana (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, au nom du ministre des Transports, j'aimerais répondre à la question de ma collègue, la députée de Mississauga-Ouest.

Tout d'abord, ma collègue peut donner aux habitants de Mississauga l'assurance que, lorsque la construction de la nouvelle piste nord-sud sera terminée à l'aéroport Pearson, cette piste servira principalement aux atterrissages. Comme les personnes qui habitent à proximité de l'aéroport s'inquiètent du bruit, je tiens à réitérer que la nouvelle piste ne sera utilisée que 5 p. 100 du temps, lorsque de forts vents latéraux rendront les atterrissages sur les deux pistes est-ouest non sécuritaires.

On utilisera la nouvelle piste nord-sud pour les décollages seulement dans les cas très rares où les conditions météorologiques seront défavorables et où la piste nord-sud existante ne pourra être utilisée en raison d'une urgence ou de réparations. Dans ce cas, on autorisera seulement les décollages en direction nord respectant la trajectoire de départ établie pour la piste nord-sud existante.

### Ajournement

Le ministre tient à donner à la députée et aux habitants de sa circonscription l'assurance qu'aucune décision ne sera prise au sujet de nouvelles pistes est-ouest avant que l'administration aéroportuaire canadienne soit en place et fonctionne à l'aéroport international Pearson. De toute façon, on prévoit que la construction des pistes additionnelles est-ouest ne se fera pas avant que le volume de circulation ne justifie de tels travaux, ce qui ne devrait pas se produire avant le tournant du siècle.

• (1925)

Un de nos collègues du Parti réformiste a dit que nous n'avions pas l'intention d'établir une administration aéroportuaire canadienne à l'aéroport Pearson avant 1998. Rien ne pourrait être plus loin de la vérité.

Comme le ministre l'a dit clairement, nous établirons des AAC dans plusieurs aéroports dès que les collectivités visées auront nommé leurs représentants et adopté les résolutions nécessaires, ce qui est le cas de l'aéroport Pearson. Nous n'attendrons certainement pas jusqu'en 1998.

Le fait est que les municipalités locales ont déjà nommé leurs représentants, et le ministre a dit que, compte tenu de tout ce qu'il y a à faire à l'aéroport Pearson, la seule solution logique est de travailler avec ces représentants dans un cadre consultatif pour le moment.

Dès que le Sénat fera passer les intérêts des contribuables avant ses beaux discours, nous nous empresserons d'établir une administration aéroportuaire canadienne puisque, selon nous, c'est ce qui sera le plus avantageux pour les Canadiens.

### LA CONSTITUTION

**M. Stephen Harper (Calgary-Ouest, Réf.):** Monsieur le Président, le lundi 17 octobre, j'ai posé deux séries de questions au ministre des Affaires intergouvernementales. En fait, il a refusé de répondre, prétextant qu'elles étaient hypothétiques. Cependant, comme l'a montré l'échange qui a suivi la période des questions, entre le chef du Parti réformiste et le Président, ces questions n'avaient rien d'hypothétique et étaient tout à fait recevables, car elles portaient non sur les plans politiques du gouvernement, mais sur sa compétence et ses attributions relativement au droit constitutionnel et à l'éventuelle séparation du Québec.

La première question découlait d'une citation du premier ministre du Canada disant qu'il doit respecter la Constitution et que celle-ci ne prévoit pas la séparation d'une partie quelconque du territoire canadien.

Bien que cela soit rigoureusement vrai, la Constitution prévoit bien des conditions à la séparation d'une province. Il s'agit de choses aussi élémentaires que le transfert des pouvoirs légitimes du gouvernement fédéral à un gouvernement provincial, qui exige en général le consentement des deux tiers des provinces représentant 50 p. 100 de la population, alors que le consentement unanime serait autrement nécessaire pour la modification des institutions. Ces dispositions figurent à la partie V de la Loi constitutionnelle de 1982, articles 38 à 49.