

Initiatives ministérielles

déclaré qu'ils étaient contre une ouverture complète des espaces aériens?

Le président suppléant (M. DeBlois): Le député de St. John's—Est. Vous avez une minute.

M. Reid: Monsieur le Président, je suis conscient de cette restriction.

Une voix: Et vous en êtes heureux.

M. Reid: Il y a tant à dire et si peu de temps pour le dire. Je remercie mon collègue de ses commentaires. Je crois qu'il est important d'être conscient de ce fait. J'ai déclaré qu'il fallait y aller progressivement, qu'il fallait avancer lentement et en sachant où nous allons.

Il est évident qu'ouvrir toutes grandes les portes et dire que n'importe qui peut aller n'importe où n'est pas une solution pour nos transporteurs. À mon avis, ce n'est pas non plus une solution pour les Américains et nous ne vivrons pas une telle situation de sitôt. Le processus repose sur des négociations, il nécessite du temps et est fonction de la gestion locale des aéroports. Vous le savez, dans certains cas les aéroports américains sont gérés différemment des nôtres et certains aéroports canadiens veulent être gérés de cette manière.

Je voudrais donner une réponse plus complète, mais le Président me fait signe que mon temps est écoulé.

Le président suppléant (M. DeBlois): Avant de reprendre le débat, en conformité de l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: le député de Scarborough—Rouge River—Le sénateur; le député de Cardigan—La taxe sur les produits et services; le député d'Okanagan—Similkameen—Merritt—La taxe sur les produits et services.

Nous reprenons le débat. Le député de Thunder Bay—Atikokan a la parole.

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, avant d'intervenir, puis-je invoquer le Règlement? Vous avez décidé de donner la parole à deux députés de l'opposition officielle d'affilée au cours de la dernière ronde de questions et de commentaires, monsieur le Président. Je comprends que vous êtes, en quelque sorte, en train de vous faire la main dans vos fonctions. . .

Des voix: Oh, oh!

Des voix: Hou!

M. Angus: La pratique à la Chambre a toujours été de donner la parole en alternance pour ce qui est des questions.

Je suis content de contribuer au débat sur le projet de loi C-85. Je dois reconnaître que les commentaires du député de St. John's—Est m'ont beaucoup intéressé. J'aurais aimé pouvoir lui demander de reviser ses statistiques, si possible. Il a parlé de l'augmentation du nombre de vols dans différentes localités.

• (1700)

Je lui ferais alors remarquer que si on échange un avion à réaction de 90 ou de 120 sièges contre deux petits appareils d'une douzaine de places, les atterrissages et les décollages seront forcément plus fréquents, mais cela ne fera pas une grande différence sur le nombre de places en avion pour voyager d'une localité à l'autre; cela peut même se traduire par une réduction du nombre de places. J'aurais aimé que le député puisse me dire ce qu'il en pense.

Le député qui vient de participer au débat n'est pas entré dans les détails du projet de loi, les observations du ministre ne m'en ont pas dit plus long et le député de l'opposition libérale a préféré parler de la déréglementation, de l'ouverture des espaces aériens et de la privatisation.

Le projet de loi vise à donner un peu de protection aux employés qui vont être affectés par la décision du gouvernement de privatiser certains domaines des opérations aéroportuaires. J'aimerais que le débat porte sur un projet de loi établissant une politique de privatisation des aéroports de façon que les députés et tous les Canadiens participent au processus de prise de décision concernant l'administration des installations et des terres aéroportuaires. C'est clair que le contrôle de la navigation aérienne n'est pas en cause, car le gouvernement lui-même a dit qu'il continuera de s'en charger. Ces installations devraient-elles appartenir au gouvernement du Canada qui continuera de les faire fonctionner au nom des contribuables? Le gouvernement affirme qu'il entend en rester propriétaire. Il va reprendre possession des terres et des immeubles, mais il aimerait que d'autres s'occupent de les administrer.

Contrairement à ce que le ministre a dit dans ses remarques, cette histoire n'a pas commencé en 1987, mais en mai 1985 avec la publication du rapport Nielsen—le Groupe de travail chargé de l'examen des programmes—quand le gouvernement conservateur a d'abord proposé que le gouvernement fédéral examine l'opportunité de modifier sa politique des aéroports afin qu'il ne soit ni propriétaire des installations aéroportuaires, ni responsable de leur administration. Manifestement, il a changé d'idée, car il veut maintenant demeurer propriétaire, mais confier l'administration à d'autres.