

Initiatives ministérielles

Tout d'abord, ce n'est pas une question qu'ils devraient être obligés de négocier à la table des négociations.

Ensuite, la principale raison d'être des agents de bord, ce n'est pas de servir des boissons, du café ou des casse-croûte ou encore de vendre des articles en franchise de droits. S'ils travaillent pour les compagnies aériennes, c'est pour assurer la sécurité des passagers, surtout au début et à la fin du vol. Si un agent de bord a été forcé de travailler pendant 14 heures d'affilée, il est très fatigué. C'est quand même lui qui a la responsabilité, si l'avion atterrit en catastrophe—ne mettons pas de gants blancs—et s'il y a des survivants, d'essayer d'ouvrir les portières. Il faut qu'il soit bien reposé. Il doit être en pleine possession de ses moyens.

S'il a passé 14 heures à attendre dans des aéroports ou à pousser des chariots dans le couloir ou à s'occuper des gens qui ont trop bu, il ne sera pas capable de faire son devoir. Il est donc important de clarifier ce projet de loi pour nous assurer que le temps que les agents de bord peuvent travailler pendant qu'ils sont en transit est limité par la loi.

Je suppose que mon temps est presque terminé, mais dites-le moi, si j'ai tort.

Le dernier point dont je veux parler concerne l'autre question sur laquelle porte ce projet de loi, la question de la sécurité. Ce projet de loi modifie la façon dont la sécurité doit être assurée dans les aéroports du Canada. Il modifie aussi les conditions en vigueur à l'autre bout, dans les autres pays desservis par nos lignes aériennes.

Cependant, la question que je veux soulever à ce sujet, c'est que les compagnies qui sont engagées par contrat pour assurer la sécurité dans nos aéroports doivent livrer une lutte continuelle. Transports Canada n'assure pas la sécurité aux aéroports n^{os} 1, 2 et 3 ainsi qu'à Vancouver, à Thunder Bay et à Halifax. Elle est assurée par les compagnies aériennes, avec l'autorisation du ministre des Transports. Ces compagnies sous-traitent ces services et nous nous retrouvons dans des situations comme celles que nous avons aujourd'hui à l'aéroport n^o 1 de Toronto où la société qui avait le contrat a dû soumissionner, pour garder ce contrat, à un taux qui l'oblige à réduire de 2 dollars l'heure le salaire de ses employés.

Nous ne devrions pas donner le travail à faire par contrat à des gens confinés au ghetto des emplois à salaire minimum pour assurer la sécurité des voyageurs qui passent par nos aéroports.

Nous devons étudier sérieusement le projet de loi C-5. Je crois qu'il nous offre l'occasion de corriger une erreur. Dans ce projet de loi, le ministre perd le pouvoir d'établir les normes, qui seront dorénavant établies par règlement. On n'y trouve pas non plus la disposition obligeant les sociétés aériennes ou les aéroports eux-mêmes à assurer la sécurité. Les changements sont là, mais il reste la moitié du chemin à faire. Au moins, dans le règlement d'application, cela peut-être modifié pour en faire des employés de Transports Canada ou, dans le cas des aéroports qui ont été remis à des autorités locales, des employés de ces autorités. J'estime que nous devons regarder cela de très près, car nous avons la responsabilité des gens qui fournissent le service et aussi de ceux pour qui le service est fourni.

Mon dernier point, et là encore c'est une chose que je soulèverai au Comité permanent des Transports lorsqu'il étudiera le projet de loi C-5, c'est que celui-ci dit que les avions immatriculés à l'étranger sont assujettis aux mêmes mesures de sûreté que les avions canadiens. Je voudrais m'attarder un peu sur cet article, car selon mon interprétation il y a une échappatoire qui pourrait permettre aux compagnies qui viennent au Canada de ne pas soumettre leurs passagers aux mesures de sûreté auxquelles nous sommes assujettis presque quotidiennement, à Pearson, à Montréal ou ailleurs. Si nous devons avoir des mesures de sûreté, nous devons nous assurer que personne ne peut prendre, à bord d'un appareil quittant le Canada ou à destination du Canada, quoi que ce soit qui puisse mettre en danger les passagers et l'équipage de l'appareil ou les gens dans le voisinage.

J'attends avec impatience le début des travaux du comité. Je pense que nous pouvons encore améliorer ce bon projet de loi, et je sais que le gouvernement écoute.

M. John Nunziata (York-Sud—Weston): Monsieur le Président, j'apprécie pouvoir faire quelques brèves observations sur le projet de loi C-5. Nous parlons de ce projet de loi en deuxième lecture et je désire répéter la position du Parti libéral qui en appuie le principe.

Malheureusement, son prédécesseur, le projet de loi C-76, est mort au *Feuilleton* il y a quelques semaines. Nous considérons que c'est un bon projet de loi, un pas dans la bonne direction. Il est regrettable que cette initiative ne soit pas venue plus tôt, mais de toute façon le Parti libéral souhaite avoir rapidement l'occasion d'étudier en détail les dispositions du projet de loi C-5 en comité.