

Initiatives ministérielles

M. Keyes: Le député de Brampton a dit «oui». C'est très bien. Je me réjouis qu'il m'écoute aussi attentivement, car ce que je vais maintenant lui démontrer, c'est que contrairement à ce que le député de St. John's-Est a pu dire à propos de la sécurité,—et les contrôleurs de la circulation aérienne de Toronto l'ont confirmé—rien ne permet de vérifier si un Cessna, un Piper ou un autre petit avion qui a décidé de décoller ou d'atterrir en pleine nuit n'a pas eu une crevaison, et ne s'est pas renversé, laissant le pilote inconscient sans personne pour savoir qu'il y a là un avion en panne alors qu'un gros transporteur détourné de Toronto s'apprête à atterrir à Hamilton. Ce serait la catastrophe.

Je me demande si le député pourrait concilier le besoin de sécurité et l'absence de contrôleurs dans la tour pour prévenir une collision de ce genre.

M. Reid: Monsieur le Président, nous pourrions imaginer toute sorte de situations hypothétiques. Mon collègue le député de Brampton où se trouve l'aéroport Pearson—habite tout près, à une dizaine de milles dans la région de Peel—il importe de reconnaître que les systèmes ont prévu l'inévitable et les situations comme celles dont le député a parlé.

Partout au Canada nous disposons d'un système de contrôle qui permet aux avions de voler d'une façon sécuritaire et efficace. Le député a parlé de St. John's. J'en reviens à Hamilton. Je tiens à dire tout d'abord que je ne suis pas un spécialiste de la circulation aérienne, bien que j'aie beaucoup voyagé en avion.

Dans les aéroports munis comme à St. John's d'un système d'atterrissage aux instruments de la catégorie 2, le contrôleur du trafic aérien a un rôle à jouer. Par contre dans les aéroports munis d'un système d'atterrissage aux instruments de la catégorie 1, l'avion atterrit sans que le contrôleur n'ait à intervenir; il n'est là que pour offrir la visibilité à partir du sol que ne peut fournir le système d'atterrissage aux instruments.

Étant donné que l'aéroport de St. John's est muni d'un système d'atterrissage aux instruments de la catégorie 1, la présence du contrôleur n'est pas requise. Elle n'est pas requise non plus lorsque le pilote doit voir la piste pour pouvoir atterrir.

À l'aéroport de St. John's, nous disons: «Si le vol de nuit arrive à 0 h 40, il ne pourra vraisemblablement pas atterrir à cause du temps. Le recours au système d'atterrissage aux instruments de la catégorie 2 est essentiel. Le contrôleur doit demeurer en fonction.»

Quant au Cessna qui s'est renversé à Mount Hope, je ne puis évidemment pas vous dire comment nous pourrions l'éviter.

M. Keyes: Maintenez un contrôleur en fonction!

M. Reid: Non, ce n'est pas la solution.

L'avion se dirigeant vers Mount Hope doit évidemment maintenir le contact avec la tour centrale de Toronto. J'ignore où elle se trouve. Dans notre région, il y a une tour centrale à Gander et une autre à Moncton. La grande ville de Moncton contrôle le trafic aérien au-dessus des provinces de l'Atlantique et d'une partie de l'océan. C'est la même situation.

Aucun avion ne s'engagerait sur une piste à Hamilton sans avoir communiqué au préalable avec Toronto, comme l'a dit le député de Brampton. Si un accident devait survenir, Toronto saurait où se trouve cet avion et ferait en sorte de communiquer avec lui.

Nous pouvons tous imaginer des situations abracadabrantes. La tradition de sécurité de nos aéroports et de nos avions est à peu près sans pareille dans le monde.

Le président suppléant (M. DeBlois): Le député de York-Ouest, pour une très brève intervention.

M. Sergio Marchi (York-Ouest): Monsieur le Président, j'ai deux aspects à éclaircir. Premièrement, le député de St. John's-Est a parlé du refus de rouvrir l'entente de 1974, ce qui, à mon avis, n'est pas tout à fait exact. De ce côté-ci, le problème, ce n'est pas tant de revoir ou de modifier de vieilles ententes, mais plutôt l'attitude du ministre qui passe immédiatement d'un extrême à un autre et dérègle complètement délaissant ainsi l'entente de 1974.

Il a également fait allusion au fait que l'industrie canadienne est d'accord avec les mesures du gouvernement. Le ministre a été prompt à donner l'exemple d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien. Si le député a pris connaissance des reportages des médias la semaine dernière seulement, il sait que les présidents de ces deux sociétés aériennes, donc présidents de nos deux principaux transporteurs aériens, sont un peu nerveux à l'idée d'une ouverture inconditionnelle des espaces aériens.

Le député de St. John's-Est—sachant que nos deux principaux transporteurs demandent maintenant le minimum vital en fait de protections négociées—pourrait-il nous dire comment il peut affirmer que l'industrie canadienne est d'accord puisque la semaine dernière, nos deux principaux transporteurs aériens ont