

Initiatives ministérielles

Le ministère et le gouvernement pourrait leur ordonner de le faire. Ils ne le feront pas. Quand on songe qu'il est déjà bien difficile de se rendre de l'aéroport Pearson au centre-ville de Toronto, on peut imaginer ce que ce serait de le faire depuis l'aéroport de Hamilton. Non, mais vraiment! C'est vouloir vendre du champagne à des amateurs de bière. C'est votre problème.

• (1730)

Épargnez-moi ces discours de chambre de commerce à propos des transports aériens et des aéroports. Ça ne prendra pas.

Je ne vois pas où se trouve la solution, à moins que le gouvernement n'intervienne dans tout le domaine de sécurité aéroportuaire, prenant le contrôle complet et assurant les services, quitte ensuite à facturer les lignes aériennes au prorata. Sans cette intervention, Air Canada va continuer à choisir le plus bas soumissionnaire. Soit dit en passant, Air Canada représente 18 autres lignes aériennes à l'aéroport Pearson de Toronto. Elle négocie au nom de tous ces autres transporteurs, et les gens d'en face ne le savent même pas. Air Canada est la plus grosse compagnie et elle se charge des négociations. Elle essaie d'obtenir l'offre la plus basse. Et le taux de roulement ne fait qu'augmenter encore dans le personnel de sécurité, et l'employeur oblige ces gens à travailler à 2 \$ l'heure de moins. Ils doivent toucher en moyenne 8 \$ en ce moment.

Essayez de vivre avec un salaire de 8 \$ l'heure, de nos jours, si vous avez une hypothèque à rembourser, une femme et deux enfants. Le gouvernement ne peut pas laisser entre les mains du secteur privé la sécurité aéroportuaire, la sécurité d'êtres humains. Les entreprises privées vont chercher ce qu'il y a de meilleur marché et elles vont essayer de rogner partout. Le gouvernement ne peut le tolérer. Il ne doit pas prendre à la légère la sûreté ainsi que la sécurité des voyageurs et des employés des lignes aériennes. Il faut que cela finisse.

C'est pourquoi j'ai dit au début, monsieur le Président, que la recommandation unanime du Comité des transports, faite il y a environ trois ans, a été complètement laissée de côté. Je ne sais même pas si quelqu'un du ministère l'a lue, mais nous en étions bien fiers. Nous avons travaillé fort pendant ces trois semaines en Europe, à étudier tout ce que nous étions autorisés à étudier. Nous avons appris bien des choses. Il n'y a rien de mal à examiner ce que font les autres et à reprendre ensuite des éléments de solution qui nous conviennent.

Personne n'a jamais entièrement tort ou raison. Si le ministère pense avoir des solutions à tous les problèmes,

il doit rêver. Les gens du ministère ont laissé de côté des décisions prises par le Comité des transports et énoncées dans son rapport unanime. Autant que je sache, ils n'ont même pas répondu à notre rapport. Ce fut la première et l'unique fois où le Comité des transports a été autorisé à se rendre en Europe et à aller voir comment les choses se passaient ailleurs.

Cela me rappelle l'histoire du coq qui était à la tête de tout un poulailler et qui s'en va faire une promenade un beau matin. Voilà qu'il tombe sur un nid d'autruche où il y avait un gros oeuf. Il retourne en vitesse au poulailler, rassemble toutes les poules et les emmène voir le nid. Il leur dit: «Je ne voudrais pas me plaindre, mes petites, mais je tenais à ce que vous sachiez ce qui se fait ailleurs.»

J'espère que le gouvernement sera disposé à accepter, à l'étape de l'étude en comité, des amendements au projet de loi qui prévoient la mise en place de mesures très nécessaires, qui prévoient une expansion juste et sensée des pistes et qui confieront au ministère la responsabilité en ce qui concerne toutes les questions relatives à la sécurité dans les aéroports.

Monsieur le Président, on ne peut pas procéder autrement sans courir de gros risques.

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur le Président, vous me donnez l'occasion de parler des questions que vient de soulever mon collègue de Regina. Il a parlé d'un gros oeuf. Le député vient certainement de pondre un oeuf puisque nous savons maintenant officiellement que le Nouveau Parti démocratique est contre l'agrandissement de l'aéroport de Hamilton. C'est merveilleux. Il dit: «Pourquoi agrandir l'aéroport de Hamilton? Pourquoi ferions-nous cela? Pourquoi ne nous contentons-nous pas d'ajouter des pistes à l'aéroport international Pearson?»

Les gens ne se rendent pas à l'aéroport international Pearson en avion. Ils doivent s'y rendre en voiture. Le député vient de Regina. Je dois me rendre à Pearson en voiture. Je dois être sur la 401 ou la 403 à 6 heures pour arriver à l'aéroport à 8 h 30 à cause de la circulation dense sur les routes et à cause de la pollution. Les routes sont encombrées, M. Benjamin. Alors, que devons-nous faire?

Nous devons trouver une façon de transporter les voyageurs et les marchandises, de réduire l'attente et de décongestionner l'aéroport international Pearson. Pourquoi ne pas nous tourner vers Hamilton? C'est logique. Les aéroports JFK et LaGuardia travaillent en collaboration à New York. Il y a aussi les aéroports internationaux de San Francisco et d'Oakland. En fait, il y a même aussi l'aéroport international de San Jose, ce qui donne trois