

*L'ajournement*

tolérer de tels problèmes, si tant qu'on les tolère, avant qu'ils ne présentent un danger pour la sécurité?

J'ai posé cette question au ministre dix jours après l'entrée en vigueur des mesures et nous sommes maintenant le 1<sup>er</sup> mai. Combien de jours doit-on attendre avant qu'on ne s'occupe de cette question de toute urgence comme je l'ai proposé? Si ces mesures causent des difficultés aux contrôleurs de la navigation aérienne, ces derniers devraient avertir clairement le ministre et le gouvernement qu'il existe des problèmes de sécurité. J'ai posé cette question pour que le ministre s'occupe immédiatement de ces problèmes de sécurité et non pas pour qu'il en repousse le règlement à plus tard.

J'exhorte le secrétaire parlementaire à ne pas répondre à ma question en disant que deux juges, le juge Estey et le juge Moshansky s'occuperont du problème de Dryden et de Gander parce que la situation à Pearson est différente. Il ne devrait pas répondre non plus que le Bureau canadien de la sécurité aérienne sera remplacé aux termes d'une nouvelle loi, le projet de loi C-2, ni, comme la dernière fois que j'ai posé la question, que le ministre a conduit une enquête approfondie et que la Chambre va en être saisie très prochainement.

• (1815)

Ce ne sont pas des réponses à la question très grave concernant la sécurité des vols entre Ottawa et Toronto et à l'Aéroport international Pearson. Je pose donc encore une fois ma question: Qu'est-ce que le ministre et le gouvernement vont faire à propos de la sécurité des transports aériens entre Ottawa et Toronto car cela a sans aucun doute des répercussions sur l'espace aérien autour de l'Aéroport international Pearson?

**M. William Kempling (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Emploi et de l'Immigration):** Madame la Présidente, le député devrait se décider. Avant la mise en application de ces recommandations du Bureau canadien de la sécurité aérienne, il a pris la parole à la Chambre pour demander au ministre quand elles seraient mises en application. Maintenant, deux semaines plus tard, il prend la parole pour dire que les mesures en question constituent en réalité une menace à la sécurité. Les interventions du député manquent manifestement de cohérence.

Je voudrais donner certaines explications à mon collègue de l'opposition. Les procédures auxquelles il fait allusion ont toujours existé à l'Aéroport Pearson, c'est-à-dire qu'il a toujours fallu qu'il y ait une séparation verticale de 1 000 pieds entre deux appareils qui exécutent des approches simultanées pour se poser sur des pistes parallèles. Auparavant, il incombait au contrôleur aérien de décider lequel des appareils allait garder l'altitude la plus élevée et lequel allait garder l'altitude la moins élevée. Tout ce que nous avons fait, c'est enlever cette

responsabilité au contrôleur aérien. Maintenant, l'altitude que devra garder chacun des deux appareils dépendra de la piste sur laquelle il doit se poser.

Il n'est donc pas nécessaire de mettre ces procédures à l'essai au moyen d'un simulateur, car elles ne sont pas nouvelles. On demande simplement aux contrôleurs de faire ce qu'ils ont toujours fait, mais de façon différente, d'une façon plus uniforme si vous voulez. Comme c'est le cas chaque fois qu'on fait un changement, quelle que soit son importance, il faut une période d'adaptation. Cela veut dire qu'il peut y avoir certains retards, mais pas une diminution de la sécurité. Je répète, il n'y a pas de diminution de la sécurité.

Comme le ministre l'a dit à maintes reprises à la Chambre et ailleurs, on ne confiera jamais aux contrôleurs une charge plus grande que celle qu'ils peuvent assumer en toute sécurité. Je sais que l'explication que je viens de donner n'est pas complète. Il serait très difficile d'aborder les aspects techniques de ces procédures dans le peu de temps qui m'est alloué aujourd'hui. Je serai cependant très heureux de rencontrer le député au moment qui lui conviendra pour lui donner plus de détails afin qu'il comprenne bien la question.

L'ASSURANCE-CHÔMAGE—LE CHÔMAGE CHEZ LES NOIRS—LES CONSÉQUENCES DES MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÉGIME—LES DÉPENSES DE FONDS—DEMANDE DE DISPOSITIONS D'ACTION POSITIVE

**M. Ron MacDonald (Dartmouth):** Madame la Présidente, Le 14 avril, il y a donc environ deux semaines, j'ai posé à la ministre de l'Emploi et de l'Immigration (M<sup>me</sup> McDougall) plusieurs questions concernant les changements qu'elle avait récemment annoncés au Régime d'assurance-chômage. Je lui avait demandé en particulier quels seraient les effets négatifs que ces changements auraient sur les groupes minoritaires au Canada, notamment les autochtones et les Noirs.

La réponse de la ministre ce jour-là était éloquent. Elle nous a parlé en détail des programmes de formation et des autres initiatives de son ministère et de son gouvernement pour essayer de combattre le problème du chômage élevé chez les Noirs et les autochtones, ainsi que d'autres minorités. Sa réponse montrait qu'elle ne comprenait pas du tout l'injuste fardeau économique que supportent ces groupes minoritaires.

Je connais ce problème personnellement, car j'ai la bonne fortune, je dis bien la bonne fortune, de représenter la plus importante communauté noire autochtone du Canada, dans la circonscription de Dartmouth. Bien que ma circonscription n'ait qu'un taux de chômage de 8 p. 100, le chômage dans la communauté noire peut atteindre 80 p. 100 en hiver et ne descend jamais au-dessous de 30 à 50 p. 100. C'est tout à fait inacceptable. C'est inacceptable à Dartmouth, c'est inacceptable en