

Initiatives ministérielles

En terminant, je suis favorable, comme mes collègues de l'opposition, à l'objet du projet de loi. Naturellement, nous tenons à ce qu'un comité examine soigneusement cette mesure pour voir s'il y a moyen de l'améliorer. Je remarque qu'il s'agit d'un projet de loi à caractère administratif qui fait suite à celui qui a été présenté en 1985, lequel n'était manifestement pas à toute épreuve. J'espère que nous pourrions mettre bon ordre à tout cela en comité. Je voudrais profiter de l'occasion pour demander de façon générale, étant donné que c'est le principe à la base du projet de loi, au gouvernement de prendre des mesures pour faciliter les choses aux transporteurs régionaux de l'Atlantique et pour favoriser l'expansion de l'infrastructure des transports aériens dont cette partie du pays a un besoin si urgent.

M. Les Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur ce projet de loi. Le deuxième sinon le premier ministre en importance est visé, et ni le ministre des Transports, ni le ministre d'État aux Transports ne sont présents. Il me semble que tout gouvernement ou cabinet qui se respecte devrait exiger de la part d'un ministre dont un projet de loi est à l'étude à la Chambre qu'il assiste au débat du début à la fin. S'il n'est pas disponible, tant pis. On l'informerait de ces responsabilités s'il comparait un jour devant un comité.

Je veux signaler quelque chose au sujet d'une disposition du projet de loi C-5. Je veux parler de la sécurité. Je ne connais pas les antécédents de ce ministre ni de la nouvelle ministre d'État et j'ignore s'ils sont très au courant des dossiers mais c'est compréhensible. J'ai connu 13 ou 14 ministres des Transports depuis que je suis ici. Mon collègue d'Halifax parle du nombre de vols qu'il effectue. Eh bien! j'en ai effectué plus de 900 en 25 ans. Je pense connaître un peu le sujet.

Ma famille oeuvre dans le secteur du transport depuis trois générations. Je ne suis sûrement pas un spécialiste en la matière. Je veux cependant rappeler à la Chambre et aux deux ministres, si nous pouvons les trouver, que les membres du comité des transports se sont rendus en Europe il y a trois ou quatre ans et que nous avons soumis des recommandations unanimes. Nous avons visité ports, chemins de fer et aéroports. Nous y avons consacré trois semaines, mais pour ce qui est des aéroports, nous sommes allés à Heathrow à Londres, à Schiphol à Amsterdam; nous nous sommes rendus à l'aéroport de Francfort ainsi qu'à celui d'Orly et Charles-de-Gaulle à Paris.

La seule chose que nous avons constaté dans ces quatre villes, et il vous faut admettre qu'ils sont aussi importants que l'aéroport international Pearson, c'est que, peu importe le genre de gouvernement en place, il

n'est pas question de confier la sécurité de l'aéroport à l'entreprise privée. Ils n'avaient pas l'intention de confier au plus offrant la sécurité tant des voyageurs que des employés des sociétés aériennes. Chaque fois, les services de sécurité étaient confiés à l'équivalent de notre ministère des Transports.

Le Comité des transports a formulé une recommandation unanime par tous les partis, à savoir que la sécurité des aéroports devrait être assurée et dirigée par le ministère des Transports.

Ce n'est pas une décision qui a été facile à prendre. Nous avons tous fait des concessions et nous avons tiré profit de ce que nous avons appris dans ces endroits. Aussi, la conclusion reste celle à laquelle est arrivé le comité: il ne faut pas laisser les compagnies aériennes passer des contrats pour assurer la sécurité parce qu'elles chercheront à réduire les frais au maximum. À cause de la déréglementation, elles vont essayer de faire des économies. Elles l'ont toujours fait et elles continueront. Quand on voit la rotation de personnel de 60, 70 ou 80 p. 100 des entreprises de sécurité qui travaillent dans les divers aéroports de notre pays, on se demande si ces personnes sont bien formées, si elles sont compétentes, quel est leur salaire et leurs avantages sociaux et ce qu'elles recoivent pour leurs heures de travail et de détente, car c'est un travail très astreignant et ennuyeux.

• (1720)

Elles recoivent un salaire minimum. Mon collègue ferait mieux de ne pas me dire le contraire parce qu'il n'y est pas allé.

Si vous en rendez responsable le ministère des Transports, il sera chargé du personnel, de la formation de celui-ci, des salaires et des avantages ainsi que d'une rotation du personnel moins rapide. Ce qui se passe dans tous nos aéroports est regrettable. On ne peut pas dire qu'il s'agit de la meilleure sécurité possible.

Le ministre peut facturer, aux différentes compagnies aériennes d'un aéroport donné, le coût calculé au prorata de ces services de sécurité, et ce coût sera probablement supérieur à ce qu'il est actuellement. Je n'ai pas encore entendu un contribuable ou un électeur se plaindre parce qu'il paie quelques dollars de plus—un ou deux dollars—sur le prix de son billet pour qu'on lui assure la meilleure sécurité possible. Quiconque suggérerait le contraire ne saurait pas de quoi il parle.

J'aimerais aborder un autre sujet, celui de l'expansion des aéroports. Il y a des principes fondamentaux qui régissent les aéroports. Or, trois ou quatre ministres conservateurs des Transports sont allés carrément à l'encontre de principes de l'économie des transports, de