

L'ajournement

Le gouvernement demeure résolu à réformer nos lois électorales, à faciliter le droit de vote et à rendre cette démarche plus accessible aux Canadiens, fidèle en cela aux dispositions de la Charte.

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE—L'AÉROPORT INTERNATIONAL
PEARSON—L'INCIDENCE DES RÉCENTES MESURES
GOUVERNEMENTALES—L'ESSAI DES MESURES AVANT
LEUR MISE EN OEUVRE

M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Madame la Présidente, le 20 décembre 1988, un Boeing 737 et un Boeing 727 seraient presque entrés en collision à l'Aéroport international Pearson. Le 10 janvier, on signalait deux autres quasi-collisions en vol à trois heures d'intervalle. Après enquête sur ces derniers incidents, le Bureau canadien de la sécurité aérienne présentait le 5 avril dernier deux recommandations provisoires, que l'on pourrait dire urgentes, au ministre des Transports (M. Bouchard). Essentiellement, le Bureau recommandait que la zone d'approche et d'atterrissage nord-est de l'Aéroport Pearson soit gardée libre et que l'on calcule au moins 1 000 pieds d'espacement vertical entre les appareils.

• (1810)

Le 7 avril, le ministre répondait en mettant les deux recommandations en oeuvre. Vous constaterez qu'à la page 571 du hansard du 17 avril, j'ai demandé au ministre des Transports s'il savait que la mise en oeuvre de ces recommandations avaient créé de nouveaux problèmes de sécurité à l'aéroport.

Sur la foi des renseignements les plus sûrs dont je disposais sur l'efficacité de ces mesures, j'ai informé la Chambre et le ministre qu'elles avaient contribué à saturer l'espace aérien à l'est de Pearson, forcé les aiguilleurs des vols en route à établir des files d'attente dès Coe Hill, Ontario, à 95 milles de Pearson, et désorganisé complètement les aiguilleurs en réduisant de 42 à 32 le nombre horaire de vols destinés à l'atterrissage.

J'ai en outre informé le ministre qu'on n'avait pas encore expliqué ces mesures aux aiguilleurs des vols en route. Dans ma question supplémentaire, je l'ai informé que la rigidité de ces mesures avait failli causer une autre collision en plein ciel.

Le dimanche, les vols à destination de Pearson doivent maintenant passer par Ottawa ou voler en rond au-dessus de Coe Hill. Ce qui se passe, c'est que les avions décollent d'Ottawa et tournent en rond avant de pouvoir atterrir à Toronto.

Cette mesure atténue la congestion de l'heure de pointe à l'Aéroport Pearson, mais déplace le problème vers le couloir aérien entre Ottawa et Toronto. Étant donné qu'il manque actuellement 74 contrôleurs de la navigation aérienne à Pearson, il n'est pas difficile de voir que cela cause logiquement un problème de sécurité.

A la lumière de ces renseignements, j'ai demandé au ministre de prendre les mesures qui s'imposent pour assurer la sécurité des Canadiens, or, le ministre ne s'est pas attaqué à ce problème urgent. Aucune mesure n'a été prise jusqu'ici, et c'est pourquoi j'interviens encore une fois, monsieur le Président, pour soulever le problème.

Le ministre a répondu que les mesures qu'il avait mises en oeuvre avaient été proposées par le Bureau canadien de la sécurité aérienne après la quasi-collision à Toronto en novembre. Cela me porte à me demander si le ministre a lu le rapport du Bureau, car il dit clairement qu'il y a eu une quasi-collision en décembre 1988 et deux autres en janvier, non en novembre.

En réponse à ma question, le ministre a en outre déclaré: «... nous parlons de sécurité aérienne au Canada depuis deux ou trois semaines au moins. J'espère qu'il» — en parlant de moi — «n'est pas en train de me dire aujourd'hui que parce qu'on accuse des retards à l'aéroport de Toronto, il faut relâcher la sécurité aérienne partout au Canada.»

Je n'avais nettement pas demandé au ministre de justifier l'augmentation des retards. Je lui avais précisément demandé ce qu'il allait faire pour remédier aux problèmes de sécurité créés par les mesures qu'il avait prises. Si ces mesures ne faisaient rien de plus que provoquer davantage de retards, je n'aurais pas posé la question ce jour-là.

A ma question supplémentaire, le ministre a répondu qu'il était parfaitement normal que les aiguilleurs éprouvent des problèmes au début, en ajoutant: «Nous avons fait ce qu'il fallait pour assurer la sécurité aérienne au Canada.»

J'ai trouvé intéressant que le ministre admette que les contrôleurs de la navigation aérienne puissent avoir des problèmes. Pendant combien de temps pouvons-nous