

Initiatives ministérielles

C'est de mauvais augure pour l'augmentation du degré de cohésion entre les membres des comités et pour leur crédibilité. Ces députés travaillent avec diligence pour tenter d'améliorer les projets de loi. C'est aussi de mauvais augure pour le gouvernement que de représenter des projets de loi auxquels nous nous opposons de ce côté-ci de la Chambre et dont nous avons régulièrement démontré les faiblesses que nous avaient signalées beaucoup de gens. Le gouvernement les présente de nouveau sans en avoir éliminé les faiblesses et sans les avoir améliorés, comme il le fait pour le projet de loi dont nous sommes saisis, alors qu'il laisse tomber des projets que l'opposition avait déjà accepté d'appuyer.

Avec le projet de loi C-5, on reprend le projet de loi C-76 qui avait été présenté au cours de la dernière session, en juin 1990, mais auquel on n'a pas donné suite par après. Comme je viens de le dire, c'est un projet de loi qui touche un grand nombre de personnes travaillant à l'aéroport international Pearson ou vivant dans ses environs. Il traite aussi de la sécurité des voyageurs utilisant les différents aéroports du pays.

On comprend pourquoi le Parlement est considéré avec autant de scepticisme par tellement de Canadiens, quand on voit le gouvernement procéder n'importe comment à l'étude de certains projets de loi, malgré l'opposition de beaucoup de groupes d'intérêt, et en laisser d'autres pourtant valables tomber dans l'oubli.

C'est le premier point que je voulais faire valoir au sujet de ce projet de loi.

Maintenant, la Chambre peut se demander pourquoi un député d'une circonscription rurale comme Cap Breton Highlands—Canso choisit de prendre la parole au sujet du bruit et de la congestion dans les aéroports, et de la sécurité dans les grands aéroports. La pollution par le bruit causée par l'atterrissage et le décollage des avions à réaction n'est certainement pas parmi les préoccupations les plus pressantes de mes électeurs.

Cela ne se compare certainement pas à notre problème d'absence de perspectives d'emploi. Nos aéroports, et certains d'entre eux pourraient d'ailleurs accueillir plus d'avions—en fait, l'un d'eux pourrait même servir pour une liaison aérienne régulière qui aiderait la région où se trouve ma circonscription à accroître ses perspectives

d'emploi—n'ont pas réussi à convaincre le gouvernement de leur accorder l'aide nécessaire pour mettre en place ce genre de services aériens réguliers.

• (1710)

Puisqu'en présentant ce projet de loi le gouvernement commence à corriger certains problèmes de transport, j'espère qu'il verra l'utilité de régler ce problème particulier.

Je voudrais malheureusement signaler à la Chambre l'un des paradoxes de ce projet de loi et du contexte dans lequel il est présenté. Alors que le gouvernement tarde à régler le problème de la pollution par le bruit des aéroports trop fréquentés comme l'aéroport Pearson de Toronto, il impose des frais supplémentaires et décourage l'utilisation d'autres aéroports moins achalandés au Canada, notamment dans des régions comme l'Atlantique.

Je veux parler plus précisément des dispositions prises par le ministre des Transports pour hausser de façon spectaculaire les taxes d'atterrissage, ce qui dissuade certains transporteurs régionaux de fréquenter les aéroports de Halifax et d'autres endroits dans l'Atlantique et nuit encore davantage au développement de la région.

En même temps, le gouvernement tarde à régler un problème vraiment grave de sécurité et de pollution par le bruit à l'aéroport international Pearson. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi il ne s'emploie pas à réorienter vers d'autres régions du pays une partie du trafic trop important de l'aéroport Pearson et pourquoi il n'encourage pas les transporteurs à atterrir dans des endroits moins achalandés, ce qui favoriserait du même coup le développement de ces régions.

J'espère qu'en étudiant ce projet de loi, le gouvernement se rendra compte de la nécessité d'améliorer les services aériens. Nous devons mieux desservir certaines régions isolées du Canada. L'avion est sans conteste le moyen de transport le plus utilisé, un moyen de transport qu'un nombre croissant de Canadiens, y compris et peut-être surtout ceux des régions rurales, jugent de plus en plus indiqué.

J'espère que le ministre des Transports va cesser de décourager les transporteurs d'offrir des services dans nos régions, et qu'il profitera, pour ce faire, du train de mesures qu'il prend pour accroître la sécurité aérienne à des endroits comme l'aéroport international Pearson.