

L'Orateur suppléant (Mme Morin): A l'ordre. Selon l'article 15 du Règlement, un porte-parole de l'Opposition peut répondre brièvement à une déclaration du ministre. Peut-être le député de York-Simcoe (M. Stevens) voudra-t-il bien terminer ses observations.

M. Marchand (Langelier): S'il ne dit que la vérité ce sera très court.

M. Stevens: Merci de votre remarque, Madame l'Orateur. Toutefois, comme le ministre l'a dit, il a fallu six ans pour en arriver là et nous de l'Opposition sommes très préoccupés par les événements. Je demanderai seulement en terminant s'il est raisonnable de croire que le ministère des Transports et le ministre se proposent de construire un aéroport à une seule piste avec toute l'infrastructure que cela nécessite, sur un terrain de 18,000 acres. Le rapport Gibson souligne qu'il faudra construire de nouvelles routes, de nouveaux systèmes d'égouts et de canalisations d'eau, qui coûteront des centaines de millions de dollars. Bien entendu, le gouvernement se propose en réalité non pas de construire un mini-aéroport à Pickering, mais il est bien résolu à construire un aéroport géant qui deviendra un autre éléphant blanc.

J'espère sincèrement que tous les députés s'opposeront à ce geste stupide d'un ministre qui admet que son ministère est un fouillis.

M. Edward Broadbent (Oshawa-Whitby): Madame l'Orateur, la décision annoncée cet après-midi au sujet de l'aéroport de Pickering rivalise en irresponsabilité économique et sociale avec la mesure prise il y a deux semaines à propos du projet Syncrude. On aurait pu s'attendre d'un aéroport international qu'il fasse partie d'un plan d'ensemble pour coordonner les services aériens régionaux, nationaux et internationaux au Canada; mais le ministre n'a rien dit de semblable. Il n'a pas présenté l'aéroport de Pickering comme un élément d'une politique globale des transports; non, il continue à prendre des décisions improvisées comme il en a pris l'habitude depuis qu'il est ministre.

Dans la déclaration qu'il a déposée, le ministre affirme—je souligne qu'il a bien pris soin de n'en point parler dans ses observations devant la Chambre, car il savait que nous aurions ri au point de le faire fuir les rideaux—il affirme que le rapport Gibson constitue «une vue impartiale» de la question. Rien n'est plus éloigné de la vérité, madame l'Orateur. Le rapport avale sans discernement toutes les hypothèses et toute la méthodologie déjà à l'origine de la décision du ministère des Transports.

Tout le rapport n'est qu'une plate excuse de la décision prise par le ministère voilà plusieurs mois ou plusieurs années. En réalité, il ne fait que refaire un travail déjà été fait, aux dépens du contribuable. Il est ridicule d'avancer que le rapport constitue de quelque façon que ce soit une enquête impartiale sur le besoin d'un aéroport international à Toronto. Non seulement le rapport n'est pas impartial, mais on peut, techniquement parlant, le critiquer. Je ne veux pas enfreindre le Règlement de la Chambre et reprendre les critiques détaillées qui ont déjà été faites à ce sujet, mais je veux en mentionner une ou deux qui n'auraient sûrement pas dû échapper aux experts en la matière.

Tout d'abord, le nombre de personnes qui seraient touchées par le bruit dans la région de Malton est deux fois plus élevé que le chiffre réel. Les mathématiciens ont commencé par tracer une série de cercles concentriques. Mais ils ont fait l'erreur d'ajouter sur le cercle extérieur

Aéroports

les données provenant des cercles plus petits; c'est ainsi qu'ils ont abouti à un chiffre deux fois supérieur au chiffre réel. C'est là une simple erreur technique pour laquelle on aurait pu croire que même des techniciens moyennement compétents l'auraient repérée. Bien entendu, c'est le genre d'erreur qui renforce l'argument du ministre contre l'expansion de l'aéroport de Malton.

• (1730)

Mise à part l'intégration de cette décision à une politique globale des transports—j'avais moi-même espéré que le gouvernement nous en propose une, sinon cet après-midi, au moins dans le long discours déposé par le ministre, mais elle ne s'y trouve pas non plus—ce qu'il y a de critique c'est qu'il aurait dû au moins prouver le besoin d'un aéroport à Pickering. Oublions les avantages économiques pour la région et toutes ces autres considérations: si nous devons dépenser au minimum 1.5 milliard de dollars en deniers publics à construire un aéroport dans la région de Pickering ou ailleurs, nous devons en prouver la nécessité, ce que le ministre n'a pas fait. C'est sûrement là l'ultime condamnation de sa décision.

Je veux parler, comme le ministre l'a fait dans ses remarques, de ce qu'il a appelé, je crois, la crise imminente en 1978-1979 à Malton si certaines mesures du genre de celles qu'il a maintenant décidées ne sont pas prises. Supposons que les projections pour 1978-1979 s'avèrent justes, bien que je ne le suppose pas. Pour revenir à la méthodologie, tout son rapport est fondé sur le coût des voyages avant la crise de l'énergie. Il est incroyable que le ministre ait supposé dans ses prévisions que le nombre de voyages en avion se maintiendrait à la lumière de la crise énergétique.

On part de l'hypothèse qu'une diminution constante des tarifs aériens est probable. Le fait est qu'ils montent et ne baissent pas. Toutefois, supposons, au moins pour 1978-1979, que la demande de services aériens dans la région de Malton soit celle que prévoit le ministre. Chose certaine, les installations à Malton pourraient être agrandies pour accueillir plus de voyageurs sans augmenter de façon appréciable le nombre de gens qui seraient incommodés par le bruit.

Le ministre sait—du moins je l'espère, bien que je n'en sois pas toujours certain—que le nombre de gens incommodés par le bruit dans la région de Malton entre 1972 et 1973, au lieu d'augmenter, a en fait diminué d'environ 33 p. 100. Ce fait est certes important. Pourquoi le nombre diminue-t-il? A cause des améliorations techniques apportées aux avions qui deviennent plus silencieux et non plus bruyants. Ils sont aussi plus gros, de sorte qu'on peut transporter plus de gens avec moins d'avions, ce qui réduit en soi la somme totale de bruit. De plus, en agrandissant et en se servant des pistes déjà existantes à Malton de façon sensée, on peut aussi diminuer le nombre de gens incommodés par le bruit.

On peut donc en conclure que, même en supposant que le trafic aérien sera ce que le ministre prévoit pour 1978-1979, Malton aurait pu être agrandi pour tenir compte du nombre accru de vols sans augmenter les niveaux de bruit. A vrai dire, après cela, à cause de toutes les améliorations apportées pour diminuer les niveaux de bruit, les gens de la région de Malton n'auront pas du tout à être sérieusement incommodés par le bruit à l'avenir.