

*Initiatives ministérielles*

développeurs de l'industrie du transport aérien. Avec 20 millions de passagers annuellement, ses 1 792 hectares, ses trois aéroports, ses 15 000 emplois; avec les 800 appareils qui atterrissent et qui décollent quotidiennement vers 300 destinations dans 60 pays, Pearson est actuellement la plaque tournante du transport aérien au Canada.

Selon une étude de Transports Canada en 1987, l'aéroport Pearson apporte des retombées économiques directes de 4 milliards de dollars pour l'économie de l'Ontario et contribue au maintien de 56 000 emplois. Et pourtant, il n'y a pas si longtemps c'est Montréal qui était la plaque tournante du transport aérien.

Le gouvernement fédéral est le maître d'oeuvre de profondes modifications qui ont affecté la localisation des pôles d'activité économique. Depuis longtemps le Québec subit les affres de l'interventionnisme du fédéral au sein de son économie. L'aéroport Pearson bénéficie des retombées de l'une de ces interventions fédérales, j'ai nommé l'édification de l'aéroport international de Mirabel.

Mirabel fut une décision aux conséquences terribles pour le Québec, et ce à plusieurs égards. L'idée initiale, c'était de combler les besoins que l'aéroport de Dorval n'arrivait plus à satisfaire. S'en tenir à consolider les infrastructures de Dorval en un seul aéroport moderne, efficace, qui aurait eu pour effet de confirmer Montréal comme plaque tournante pour les 50 années à venir? Non! Les politiciens de l'époque ont donc convenu d'ériger un deuxième aéroport à Mirabel, à 40 kilomètres de Montréal et à une centaine de kilomètres d'Ottawa, là où l'auto-route 13 ne se rend même pas encore.

Pendant ce temps, les représentants du Québec envisageaient de situer cet aéroport dans le triangle Montréal-Sherbrooke-Québec afin de bien desservir la métropole, autant que la vieille capitale, tout en s'ouvrant par Sherbrooke au grand marché de la côte est, un bassin de population de plusieurs millions de personnes. Le fédéral n'a rien voulu entendre et pendant que le Québec poursuivait ses démarches et ses consultations, le fédéral y allait d'une décision unilatérale le 27 mars 1969. Son aéroport serait localisé à Mirabel pour soi-disant desservir autant la capitale fédérale, Ottawa, que la métropole montréalaise.

● (1605)

Le fédéral, avec notre argent, faisait un cadeau empoisonné au Québec. Quel cadeau! Il nous privait de 95 856 acres de terres agricoles, parmi les meilleures. Mais surtout, l'aéroport de Mirabel allait causer la perte progressive pour la région de Montréal du statut de plaque tournante du transport international aérien en faveur de l'aéroport Pearson de Toronto. Pendant qu'on construisait Mirabel, le fédéral accordait la permission à tous les transporteurs aériens internationaux d'utiliser l'aéroport de Toronto qui pouvait ainsi offrir tous ces services et prendre de l'expansion dans un seul aéroport.

Un complot pour déplacer cette activité économique de 500 kilomètres vers l'ouest n'aurait pas mieux réussi. Le résultat de cette intervention fédérale fut une perte significative d'emplois pour le Québec. Et qui a payé la note? Les Québécois eux-mêmes, par leurs impôts qu'ils envoient à Ottawa.

Ce genre d'intervention malheureuse du fédéral contre les intérêts du Québec n'est pas une première et ne sera pas une dernière, tant et aussi longtemps que le Québec restera dans cette fédération. L'interventionnisme a touché aussi toutes nos industries pétrolières et pétrochimiques. En 1957, le gouvernement Diefenbaker établit une commission royale d'enquête sur l'énergie, présidée par Henry Borden. Des six commissaires, le Québec n'est représenté que par Jean-Louis Lévesque de Montréal. La commission Borden avait pour mandat d'examiner toutes les questions connexes à l'énergie, comme l'importance du marché intérieur, la sécurité des approvisionnements, le volume des exportations et le prix.

La commission était soucieuse de développer ce secteur de l'économie pour être moins dépendant à l'égard de l'étranger, tout en cherchant à s'ouvrir sur le marché des États-Unis, disait-on. Mais il y avait anguille sous roche. On lorgnait aussi du côté des raffineries de pétrole de Montréal, que l'on souhaitait transférer vers l'Ontario. La commission écoutait donc les représentations de producteurs indépendants en faveur de la construction d'un oléoduc entre Edmonton et Montréal, afin que le brut de l'Alberta supplante le brut importé du Venezuela, raffiné à Montréal. Mais le véritable intérêt pour l'Ontario, ce n'était pas le pipeline, ni le gaz naturel de l'Ouest, c'étaient les grandes raffineries de Montréal.

Encore une fois, dans ce dossier comme dans d'autres, l'influence des lobbyistes fut déterminante. Le projet essuya l'opposition des grandes pétrolières multinationales. La commission finit par recommander de tirer une ligne de démarcation le long de la vallée de l'Outaouais. Elle recommanda de réserver tout ce qui se trouvait à l'ouest de cette ligne aux producteurs albertains. Le fédéral appliqua cette recommandation en 1961. Et comme l'oléoduc passait dorénavant par Toronto, Sarnia était née. Il ne restait plus qu'à prolonger l'oléoduc jusqu'à Montréal. Après nous avoir enlevé nos raffineries, le Canada anglais allait définitivement s'emparer du marché de Montréal.

Nous devons la disparition de toute l'industrie pétrochimique de l'est de l'île de Montréal aux initiatives des politiques nationales du Canada. Richard Séguin, l'un de nos grands chansonniers du Québec, à qui faisait allusion justement le secrétaire parlementaire de l'Industrie, le 9 février dernier, le qualifiant de «grand artiste», rappelle, dans l'une de ses chansons, les coûts humains incalculables de la disparition des raffineries dans l'est de Montréal. Pour son père, il terminait sa chanson en lui disant: «J'vais prier pour toi.»

Un autre exemple, mais non le moindre, est celui de la voie maritime du Saint-Laurent. Nous savons toutes et tous maintenant que ce couloir d'accès aux Grands Lacs, construit à même nos impôts, a tué le port de Montréal. Il a contribué substantiellement à déplacer les secteurs d'activités vers l'ouest, tout en brisant le rôle de Montréal comme zone de transit de biens, de marchandises, de services et de personnes. Nous aurions pu faire du port de Montréal le plus grand port intérieur au monde, une véritable plaque tournante mondiale.

Aujourd'hui, un comité spécial se questionne sur l'avenir de la voie maritime, mais nous sommes pris avec, et il en coûterait sûrement trop cher pour revenir en arrière.