

Aéroports

Mettons les choses au clair. Lorsque le projet de construction d'un aéroport à Pickering a été annoncé, le porte-parole de notre parti a expliqué clairement qu'il s'opposait à l'aménagement d'un deuxième aéroport. Nous estimions préférable d'implanter un aéroport dans la région de Kingston, pour desservir les régions de Toronto, Montréal et Ottawa. Nous avons dit qu'il fallait réaliser un réseau express entre l'aéroport central, situé dans la région de Kingston, et les trois villes citées. En même temps qu'il aurait assuré un accès rapide à l'aéroport, ce réseau se serait révélé d'une utilité inestimable pour les déplacements des populations des trois villes. Voilà ce que nous avons dit à l'époque.

J'écouterai avec beaucoup d'intérêt le porte-parole du Nouveau parti démocratique. En se rapportant au hansard du 2 mars 1972, on constate que le député d'Oshawa-Whitby (M. Broadbent) éclatait presque de jubilation à l'annonce du projet Jamieson. Il terminait ses propos sur la phrase suivante:

En terminant, monsieur l'Orateur, je félicite le ministre de sa décision. Je crois qu'elle a été sage.

Voilà ce qu'il disait le 2 mars 1972 au sujet de l'aéroport de Pickering qui venait d'être annoncé. Je ne pense pas, quant à moi, que la décision ait été sage. Nous estimons que le ministre n'est pas franc avec le public lorsqu'il dit qu'il va faire une sorte de miniaéroport équipé d'une minipiste. Le ministre est d'avis, il l'a dit bien clairement, que le service aérien international devrait passer par Pickering. Il s'est reporté, pour certains aspects, au rapport Gibson, mais non à la phrase de la page 212, où il est dit que tous les vols internationaux devraient passer par Pickering. Je vous cite la phrase en question:

Les avions les plus bruyants qui se servent actuellement de l'aéroport de Malton, le DC-8 et le 707, employés dans le secteur international, utiliseront l'aéroport de Pickering.

Il importe, selon moi, de consigner cela au compte rendu. Cet aéroport sera fréquenté par les appareils les plus bruyants qui soient en service actuellement. Pour ce qui est du rapport Gibson, n'oublions pas qu'on y acceptait et approuvait dans une large mesure les prévisions du ministre des Transports au sujet du trafic aérien dans la région de Toronto. Ces chiffres sont déjà dépassés d'après nous. Ils se fondent sur les années 1973, 1972 ou sur les années précédentes.

Le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Macdonald), qui est parmi nous ce soir, connaît les répercussions de la crise de l'énergie sur les voyages par avion. On peut se demander sérieusement si les prévisions fondées sur ces données sont sûres lorsqu'il s'agit des voyages aériens de l'avenir. C'est pourquoi nous avons suggéré au ministre d'attendre deux, trois ou même cinq ans, au lieu de prendre la décision hâtive dont il nous a fait part aujourd'hui, pour ne pas tomber dans la déplorable erreur qu'il a faite aujourd'hui.

Notre suggestion s'inspire des chiffres de 1974 sur le transport aérien, qui indiquent déjà une réduction du nombre des voyages par avion. Un récent communiqué de l'OACI était coiffé du titre suivant: «Le trafic aérien international en 1974 accuse la plus faible augmentation en 15 ans.» On y signale que le taux de croissance de la circulation aérienne totale était le plus faible depuis 1958. On y dit également qu'en 1974, l'industrie du transport aérien avait accusé pour la première fois une baisse dans

la distance parcourue. Sachant qu'il y a des changements dans tout le secteur des transports, n'est-il pas téméraire, pour le gouvernement, de se précipiter et de déclarer qu'il a l'intention de poursuivre la construction de l'aéroport de Pickering avec une piste d'envol, pour apaiser les habitants des alentours, en quelque sorte, avec l'espoir de calmer en même temps ceux de Malton?

Nous avons clairement signifié que, selon nous, les habitants de Malton n'ont pas à subir les bruits sans cesse croissants dus à la circulation aérienne. Nous maintenons notre position. Nous pensons qu'il existe déjà d'autres moyens de transport qui pourraient assurer une grande partie du trafic aérien qui transite actuellement par Malton. Je veux parler des moyens de transport rapide entre des endroits comme Montréal et Toronto, ou de l'aménagement d'installations en vue d'une liaison ADAC à l'aéroport d'Island. Au lieu de dire qu'il nous faut un second aéroport à Toronto et qu'il doit être situé à Pickering, on peut trouver une foule d'autres solutions valables sur le plan technique.

● (1720)

J'aimerais en venir maintenant à la situation des gens qui habitent près de Pickering. Le ministre a clairement dit dans sa déclaration que le rapport Gibson précisait que certaines communautés proches de Pickering risquaient de souffrir du bruit. Il déclare qu'il sympathise avec les habitants de Claremont et qu'il espère que l'on pourra s'arranger pour leur racheter leurs propriétés. Si je comprends bien, les habitants de Stouffville devront s'accommoder du bruit, bien que le rapport Gibson ait recommandé qu'on essaie de trouver une solution analogue avec eux. Le ministre déclare qu'il ne croit pas que le bruit les gênera, et qu'il n'est pas prévu de les indemniser. Il a aussi déclaré qu'il avait l'intention de consulter les autorités municipales et provinciales, et je m'en réjouis. Je précise toutefois que jusqu'à présent il n'a consulté ni les autorités municipales de la région de Pickering ni celles de Stouffville.

On trouve dans le rapport de la Commission d'Enquête sur l'Aéroport la déclaration suivante:

La Commission est d'avis, après avoir entendu tous les témoignages, que la limite de la prévision du facteur bruit (NEF) de 28 est trop proche de Claremont et de Stouffville et que, si l'aéroport de Pickering doit être construit, il faut racheter les terrains municipaux de ces deux communautés.

On lit aussi un peu plus loin dans le rapport:

La Commission est d'avis que le projet devrait prévoir au moins l'expropriation de toutes les terres situées à l'intérieur de la zone de prévision du facteur bruit de 25 et plus, en plus de ce qui est dit à propos de Claremont et de Stouffville.

Les députés remarqueront que d'après le document qui vient d'être déposé, le ministre n'accepte pas les recommandations du rapport Gibson en ce qui concerne les habitants de Stouffville. C'est extrêmement regrettable. Le gouvernement a acheté 18,000 acres dans la région de Pickering et a bloqué environ 60,000 acres sans dédommagement. Cependant, pour l'aéroport de Mirabel, il a acheté plus de 80,000 acres d'un coup. En Ontario, il s'est contenté d'acheter les 18,000 acres et de bloquer les terrains adjacents. Le rapport Gibson dit en fait que si le gouvernement veut poursuivre le projet d'aéroport de Pickering, il devrait offrir d'acheter les terrains adjacents. Mais le ministre a rejeté cette recommandation.