

*Initiatives ministérielles*

Comme vous voyez, c'est l'histoire de la poule et de l'oeuf. Il faut que quelqu'un abatte la bonne carte et dise que, d'après le gouvernement fédéral, l'aéroport Pearson est trop congestionné et qu'il faut construire davantage de pistes d'atterrissage.

Ce sont, à mon avis, des balivernes. Il suffit de créer, à coût modique, un moyen quelconque de transport multimodal entre Hamilton et Toronto.

Les voyageurs sont au courant des difficultés que soulèvent à l'aéroport international Pearson avec les retards au départ ou à l'arrivée. Comme mon collègue du NPD vient de le souligner, il faut souvent attendre en bout de piste. On attend pour recevoir l'autorisation de décoller ou pour qu'une place soit libre.

Quand on pense que le trajet jusqu'au centre-ville de Toronto est aussi long que l'on vient de l'aéroport de Hamilton ou de l'aéroport international Pearson, on se rend compte que l'aéroport de Hamilton pourrait aider à décongestionner le trafic aérien dans le sud de l'Ontario.

• (1750)

Toutefois, je me reporterai au deuxième rapport. Ce rapport qui vient de paraître diffère nettement du premier rapport publié l'an dernier. Comme on le souligne dans le sommaire de cet énoncé des incidences environnementales de Transports Canada, l'aéroport de Hamilton est trop près de Toronto.

**M. Boudria:** Je pensais qu'il était trop loin.

**M. Keyes:** Il est trop loin si l'on doit prendre l'autobus pour se rendre à l'aéroport de Toronto.

Dans ce rapport, on déclare qu'il est trop près. En fait, on y a précédemment expliqué qu'il existe ailleurs des aéroports dont les activités sont jumelées. La situation est très satisfaisante, car leurs services se complètent.

L'aéroport de Hamilton, qui se trouve à 60 kilomètres de l'aéroport international Pearson, est à une distance bien plus éloignée, par rapport aux 16 kilomètres qui séparent les deux aéroports les plus occupés du monde, soit l'aéroport international JFK et celui de LaGuardia. Ce dernier aéroport dessert principalement les vols intérieurs, bien que des transporteurs américains et canadiens qui arrivent du Canada y atterrissent.

Les passagers à bord de vols intérieurs atterrissent régulièrement à LaGuardia et sont transportés par bus-navette à l'aéroport John F. Kennedy. Une autoroute relie ces deux aéroports de New York, ce qui est très commode.

En Californie, les passagers font régulièrement la navette entre l'aéroport international de San Francisco et celui d'Oakland. Ces deux aéroports sont à environ 90 kilomètres de distance, directement en face de la baie de San Francisco. Toutefois, un bus-navette transporte en une heure les passagers et leurs bagages d'un aéroport à l'autre.

Les passagers sont également transportés entre l'aéroport international de San Francisco et celui de San Jose. En effet, il y a trois aéroports importants dans la Californie ensoleillée.

Les passagers à destination ou en partance de l'aéroport international de Heathrow, à Londres, font également la correspondance à Gatwick, à quelque 45 kilomètres de là.

Transports Canada doit encourager le développement de l'aéroport de Hamilton comme deuxième aéroport du sud de l'Ontario et doit coopérer avec l'Ontario pour développer aussi un moyen de transport terrestre efficace entre l'aéroport international Pearson et Hamilton. Nous ne le dirons jamais assez.

Il me reste seulement deux ou trois minutes. Je vais donc conclure mes remarques. Il y a d'autres raisons de s'inquiéter au sujet du projet de loi C-5 et de la stratégie générale que le gouvernement a négligé, selon moi, de mettre en oeuvre. Il n'a pas de plan général pour l'avenir des transports au Canada. Il ne suffit pas de parler des avions un jour, des autos le lendemain et des trains la semaine suivante.

Il faut coordonner tout cela. L'Accord Ciel ouvert augmentera certainement la pression sur l'aéroport international Pearson qui est déjà débordé.

Le témoignage des responsables de Transports Canada à l'enquête Dryden a montré qu'à cause des retards à l'aéroport Lester B. Pearson, en hiver, les avions déjà dégivrés risquent de se couvrir de givre de nouveau, en attendant l'autorisation de décoller sur l'aire d'envol. Le risque existe.

J'ai parlé au directeur de l'aéroport. Il est déjà question d'installer une des machines à dégivrer au bout de la piste. Nous verrons.

Nous étions d'accord sur le fait que l'expansion de Hamilton exige un engagement de Transports Canada et du gouvernement de l'Ontario.

Je veux terminer par ceci: les gens pensent parfois que je ne suis qu'un député de l'opposition qui prêche dans le désert; dans ma circonscription, cependant, il faut s'opposer aux politiques du gouvernement.