

Aéroport des îles de Toronto

En reliant, en définitive, l'aéroport à une nouvelle voie rapide Spadina, au point terminal d'une voie rapide partant de Scarborough et au point terminal du prolongement de l'autoroute 400 en provenance du nord-ouest—toutes ces routes se dirigeant vers le centre-ville de Toronto et amenant un immense trafic vers l'aéroport des îles de Toronto—on perturbera considérablement la vie du centre-ville de Toronto qui est plutôt stable à l'heure actuelle. Pour le moment, les secteurs commerciaux et résidentiels sont assez bien équilibrés, mais il n'y a plus de place pour une expansion. En faisant arriver de nouvelles voies rapides au centre-ville, on risquerait de perturber l'équilibre qui existe à l'heure actuelle dans cette partie de la ville.

Les craintes qu'éprouvaient bien des gens ont été renforcées par les reportages publiés sitôt que les audiences du comité sur ce projet de loi ont été terminées. Ces reportages montrent que ce projet de loi a un objectif plus large qu'il n'y paraît. Il ne s'agit pas simplement d'alléger le fardeau financier à la municipalité, comme on l'a prétendu pour justifier sa présentation. Ces reportages revenaient sur la déclaration que le ministre a faite au début de ce débat. Selon eux, on pourrait assister à une expansion de 20 millions de dollars de l'aéroport, et notamment à la rénovation de l'aérogare, à la construction de tours de contrôle plus modernes, à l'achat du matériel le plus sophistiqué pour l'atterrissage assisté par ordinateur, à l'agrandissement des parkings, et le reste. Selon une autre manchette parue dans le même journal libéral, le *Star* de Toronto, il serait maintenant possible qu'un tunnel soit construit. Une manchette semblable dans le *Globe and Mail* parle de la probabilité d'un tunnel du genre.

Ce pourrait être grave, monsieur le Président. L'objectif suggéré de cette dépense de fonds publics est de permettre la privatisation de l'aéroport. En d'autres termes, le gouvernement versera, semble-t-il, des deniers publics dans un projet public fonctionnant à perte jusqu'à ce qu'il atteigne presque le seuil de rentabilité, comme il l'a fait dans le cas de la société de Havilland, pour ensuite le vendre au secteur privé, après l'avoir rendu rentable grâce aux deniers publics. En l'occurrence, il sera beaucoup plus difficile de surveiller l'utilisation de l'aéroport des îles de Toronto. On fera peu de cas des règlements et les baux sitôt que le gouvernement en aura fait du projet une affaire en or et l'aura vendu à une entreprise privée.

Ce projet de loi va être adopté, et les craintes immédiates d'un très grand nombre d'habitants de Toronto semblent avoir été apaisées en partie par la modification concernant le bail. Toutefois, nous courons encore le grand risque que ceux qui contrôlent véritablement les cordons de la bourse en ce qui concerne ce projet, notamment le ministre des Transports (M. Mazankowski), puisent à même les fonds publics pour rénover l'aéroport des îles de Toronto afin qu'on puisse le vendre à des hommes d'affaires qui sont évidemment des amis du gouvernement. Ce dernier refuse d'utiliser les fonds publics pour améliorer de manière efficace les services de transport routier ou ferroviaire qui assurent la liaison par exemple entre Windsor et la ville de Québec et Toronto et Ottawa. On voit encore rouler de vieilles guimbarde, quand elles ne sont pas en panne ou en retard, pour assurer ces liaisons.

Le ministre va, je suppose, refuser de consacrer davantage de fonds à un mode de transport bon marché, préférant plutôt investir ces sommes dans la rénovation de l'aéroport. Les habitants de Toronto auront l'œil sur le gouvernement pour voir ce qu'il fera l'année prochaine avec cet aéroport qui appartient à leur ville, mais dont d'autres voudraient s'emparer.

M. Forrestall: Monsieur le Président, je rendrai peut-être service aux députés en rappelant brièvement les observations que j'ai faites dans mon allocation d'ouverture au sujet de tout changement structural d'envergure. Aucun argent ne sera investi dans l'aéroport des îles de Toronto avant que l'on ait pleinement consulté la ville de Toronto et les commissaires du havre, et vérifié si les travaux effectués respectent les modalités et conditions du bail. La question soulevée par le député est bien légitime. Le bail interdit très précisément la construction d'un pont ou d'un tunnel pour voitures entre la terre ferme et les îles. Bien que ce bail ne permette en réalité que de construire un tunnel piétonnier, le gouvernement est d'avis, que son prédécesseur partageait que, à moins que la ville de Toronto ne consente et ne participe financièrement à la construction de ce tunnel piétonnier, le ministre, en sa qualité de signataire du bail, n'approuvera aucun projet de construction de tunnel, même pour les piétons. Je tenais à rappeler ces deux faits au député pour le rassurer.

• (1450)

Le député qui m'a précédé a dit qu'il hésitait à adopter le droit d'accès prévu dans le projet de loi. Le problème, c'est que personne n'a jamais eu de droit d'accès. En vue de maintenir la sécurité et le contrôle du neuvième aéroport du Canada, sur le plan de l'activité, les gens ne peuvent pas traverser une piste en service de leur propre chef. Les exploitants de l'aéroport doivent exercer un contrôle à cet égard.

Depuis toujours, le droit de traverser les terrains de l'aéroport a fait l'objet de négociations entre les habitants des îles et les exploitants de l'aéroport, système qui semble avoir donné de très bons résultats. Jusqu'ici, il n'y a jamais eu de problème et, bien franchement, nous n'en prévoyons aucun à l'avenir.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur le Président, je veux dire quelques mots au sujet du projet de loi C-76. Mes collègues le député de Beaches (M. Young) et le député de Spadina (M. Heap) ont participé activement aux travaux du comité et à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi. Bien entendu, cette mesure les concerne directement, ainsi que les autres députés de la région du Toronto métropolitain.

Cependant, il y a des faits nouveaux dans cette affaire qui rappellent ceux qui vont se produire notamment dans d'autres aéroports au cours des mois et des années à venir. Il convient de le signaler au ministre.

Il faut augmenter l'infrastructure des aéroports et le personnel nécessaire pour les exploiter et protéger l'intérêt du public, compte tenu de l'expansion de la circulation aérienne, du nombre d'avions, d'atterrissages et de décollages et du nombre de compagnies commerciales. A mon avis, il faut étendre l'infrastructure en premier lieu et non après-coup.