

Initiatives ministérielles

lit pour le projet de Pickering. Quoi de plus logique. On a un aéroport construit aux trois quarts à Hamilton qui vaut des millions de dollars, mais il préfère en construire un à Pickering en partant de zéro et, par la même occasion, canaliser quelques millions de voitures de plus, et toute la pollution que cela comporte, vers ce nouvel aéroport à Pickering.

On reconnaît, dans ce rapport de 1990, que l'aéroport de l'île de Toronto a des possibilités limitées pour atténuer les problèmes de congestion à l'aéroport Lester B. Pearson. Cela s'explique surtout par le fait que les avions à réaction sont interdits à l'aéroport de l'île de Toronto et qu'aucune nouvelle piste ou prolongement de piste n'y sera autorisé. Cet aéroport possède trois pistes, la plus longue n'étant que de 1 220 mètres, ce qui l'exclut *de facto* de la course. L'aéroport d'Oshawa a deux pistes, la plus longue étant de 1 060 mètres. Plusieurs types d'aéronefs peuvent s'y poser, sous réserve des restrictions imposées par la longueur des pistes et les aides à la navigation. L'étude révèle que les possibilités d'agrandissement de l'aéroport sont très limitées et qu'il n'est pas équipé pour recevoir un trafic accru, en particulier les vols commerciaux de passagers. L'aéroport d'Oshawa est donc écarté. Il y a celui de Buttonville, un aéroport privé doté de deux pistes, dont la plus longue mesure 1 143 mètres.

Le rapport souligne que l'aéroport ne peut pas être agrandi à cause de l'urbanisation environnante. Il y a beaucoup de résidences à proximité. Cela va de soi. Il faudra beaucoup d'argent pour acheter toutes les maisons situées autour de l'aéroport. On ne peut pas faire atterrir des avions à l'aéroport de Buttonville sans tenir compte de l'environnement et de la qualité de vie des gens qui y vivent à proximité.

Le rapport mentionne également que même s'il y avait des terrains vacants pour agrandir l'aéroport, il faudrait détourner la route 404, et certains édifices de l'aéroport devraient être déplacés. On imagine bien ce qu'il en coûterait.

Puis, il est question de l'aéroport de Hamilton, l'aéroport que l'on préfère à Pearson.

Une voix: Pourquoi le NPD est-il contre, alors?

M. Keyes: Préféré. Oui, j'ai dit que vous étiez sorti répondre au téléphone et ils ont mentionné cela. Pouvez-vous imaginer le NPD être défavorable à Hamilton? Les études montrent les unes après les autres que Hamilton est le choix logique pour décongestionner Pearson.

On lit dans cette étude—l'étude de 1990 du ministère des Transports—que Hamilton possède les installations pour accueillir tous les types d'avions, mais que la distan-

ce que les avions peuvent parcourir à partir de Hamilton est limitée parce que la piste principale n'est pas assez longue. Nous avons trois pistes.

L'étude concorde avec les recommandations du groupe de travail du Parti libéral fédéral sur Hamilton-Niagara, c'est-à-dire que des améliorations nécessitant des dépenses minimales permettraient à Hamilton d'accueillir une partie du trafic de l'aéroport international Pearson.

J'ai parlé plus tôt de la nécessité d'adopter une optique multimodale aux transports. GO Transit, qui exploite une station à Malton—situé à un mille de Pearson—, a confirmé qu'elle envisageait sérieusement d'établir une liaison avec Pearson.

Un tel réseau de transport n'aiderait pas seulement à diminuer le problème de congestion à Pearson, mais pourrait servir à transporter les passagers jusqu'à Hamilton pour les correspondances.

De plus, une nouvelle station GO Transit est en construction à Aldershot, en Ontario, à 15 minutes par autobus de l'aéroport de Hamilton.

L'accès aérien à l'aéroport de Hamilton à partir de l'aéroport international Pearson ou la région sud de l'Ontario est rapide et efficace. Cependant, le gouvernement de l'Ontario pourrait jouer un plus grand rôle dans le développement de l'aéroport de Hamilton en améliorant l'accès routier à cette installation.

Une voix: Vous parlez du gouvernement néo-démocrate.

M. Keyes: Oui, le gouvernement néo-démocrate. Nous avons besoin d'aide. C'est un peu l'histoire de la poule et de l'oeuf. Comme certains l'ont indiqué à la Chambre, Hamilton est prête, la ville est prête, la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth est prête, les habitants de Hamilton sont prêts à accepter une installation plus grande, polyvalente et moderne à l'aéroport de Hamilton.

La seule chose qui nous arrête, c'est que les principaux transporteurs commerciaux, que ce soit de marchandises ou de passagers, disent qu'ils sont incapables de se rendre à Hamilton en raison de la difficulté d'accès. Il y a ce petit bout de route à deux voies qui part de la 403, une grande autoroute, dont la bretelle d'accès est déjà construite, et qui s'étend je crois sur cinq milles à partir de la 403 jusqu'à l'aéroport. Ils nous disent qu'il leur est impossible de se rendre à Hamilton tant que l'accès ne sera pas amélioré. Le gouvernement néo-démocrate nous déclare à son tour qu'il ne peut pas améliorer l'accès routier tant que les transporteurs aériens commerciaux ne lui indiqueront pas leur intention d'utiliser l'aéroport.