

Aéronautique—Loi

Il y a d'autres aspects du bill qui m'intéressent. L'un deux concerne la disposition que le ministre veut faire adopter au sujet du zonage des secteurs autour des aéroports. Bien entendu, je sais qu'il faut garder de l'espace libre autour des aéroports. Cependant, j'ai toujours cru qu'on pouvait le faire en grande partie au moyen d'accords et grâce à la consultation. Quand une localité demande un aéroport, elle est certainement prête à tenir compte de tous les facteurs que cela comporte. Elle doit être d'accord avec le projet, sinon, celui-ci a peu de chance de réussir. Par exemple, quand un nouvel aéroport a été construit au Japon, les habitants des secteurs environnants s'y sont violemment opposés; des émeutes sur les routes menant à l'aéroport ont causé un certain nombre de blessés graves. Les protestataires ont construit une tour élevée pour manifester leur désapprobation. La tour a été détruite, mais seulement après beaucoup de difficultés.

Il me semble que le Canada est suffisamment grand pour qu'on construise des aéroports seulement si les habitants des secteurs avoisinants sont d'accord. Le fait que le gouvernement songe à la loi sur l'expropriation pour acheter des terrains autour d'un aéroport indique qu'il a l'intention de construire les aéroports où il le veut, que les habitants des localités voisines soient d'accord ou non. J'imagine que cette disposition du bill a trait à Pickering. Comme je connais le ministre, j'imagine que cela veut dire qu'il a encore l'intention de construire l'aéroport de Pickering, que les gens de l'endroit le veuillent ou non. S'il obtient les pouvoirs prévus dans le bill, il n'aura pas besoin de demander la collaboration des municipalités environnantes. Il n'aura qu'à faire appel aux pouvoirs d'expropriation conférés par le bill et il pourra décider quelle sera la hauteur maximum des immeubles autour d'un aéroport et toute autre chose qu'il désire.

J'imagine qu'une bonne partie du bill a vu le jour parce que Mirabel a été un véritable désastre. Le fait de perdre 43 millions de dollars . . .

M. Bécharde: Ce n'est pas un désastre.

M. Peters: Le député dit que ce n'est pas un désastre.

M. Bécharde: Vous verrez dans dix ans.

M. Peters: Le député vient de la région et il dit que nous verrons dans dix ans. Il me semble que nous ne devrions pas être obligés d'attendre dix ans. Pourquoi devrions-nous payer 430 millions de dollars d'ici 10 ans? Car c'est ce que nous aurons à payer, si nous ajoutons les 43 millions de dollars que nous allons perdre cette année. Pourquoi dépenser une pareille somme alors que nous pourrions sans doute régler le problème?

● (1150)

Il faut ou bien fermer Dorval et maintenir Mirabel ou bien fermer Mirabel et maintenir Dorval. De toute façon, les aéroports sont moins achalandés qu'il y a deux ans. Par conséquent, nous devrions en fermer un et exploiter l'autre. Les Québécois eux-mêmes se trouveront dans une position plutôt bizarre si aucun transporteur international ne veut atterrir et préfère Toronto. Cela créerait un autre désastre à Toronto puisque l'aéroport est déjà surchargé.

Nous ne voulons pas transférer tout le trafic international à Toronto, mais il faut faire quelque chose au sujet de Montréal car c'est un désastre pour se rendre à Mirabel de Montréal; il faut prendre l'autobus qui met du temps à sortir de la ville. Le

temps varie selon l'intensité du trafic, mais il n'est pas facile d'aller de Dorval à Mirabel ou vice versa. Cela coûte très cher. Si on prend un taxi, il en coûte cher d'aller d'un aéroport à l'autre.

Personnellement, je n'ai éprouvé aucune difficulté à Mirabel. C'est un concept totalement différent, mais les services de l'aéroport même ne m'ont pas causé d'ennui. Nous pourrions sans doute utiliser tout le potentiel de Mirabel mais dans ce cas, nous ne pouvons exploiter deux aéroports situés si près l'un de l'autre. Le ministre devrait être au courant puisque la chose s'est produite à New York, à Chicago et partout dans le monde où l'on a construit un deuxième aéroport. Les seuls qui fonctionnent avec efficacité sont les petits, comme ceux de Calgary et d'Edmonton ou quelques transporteurs seulement utilisent les aéroports municipaux et acheminent toute la clientèle locale. Les transporteurs locaux n'utilisent pas les aéroports internationaux. Dans l'une de ces villes, l'aéroport international est distant d'environ 12 milles et ne peut donc pas recevoir la clientèle locale puisque les déplacements terrestres requerraient plus de temps que les déplacements aériens.

Nous n'avons pu rendre Mirabel efficace et nous ne faisons rien pour remédier au problème. Le ministre peut bien affirmer qu'il a la situation en mains. Il peut se montrer aussi insensible qu'il le veut, mais c'est une entreprise qui coûte cher. Beaucoup de gens s'en plaignent et la solution n'est pas plus proche que le jour où l'aéroport a été ouvert. Je pense que quelques députés qui représentent cette région voudraient que l'on trouve une solution au problème à long terme.

Il y aura des ennemis puisque le trafic international se dirigera vers Toronto où les services sont insuffisants. Je ne pense pas que la solution soit d'aménager un autre aéroport à Pickering ou à Camp Borden pour recevoir le trafic international. Si nous faisons cela, nous aurions le même problème et nous aurions sans doute autant de mal à le résoudre. Si nous transportons des gens de Barrie à Toronto ou de Pickering à Toronto ce sera la même situation qu'à Mirabel et à Dorval car le ministre n'a rien d'un expert dans le domaine du transport terrestre. Nous n'avons aucun mode de transport terrestre rapide au Canada. Apparemment, nous ne pouvons trouver personne pour exploiter chez nous ce genre de mode de transport.

Espérons que ce bill ne permettra pas au ministre d'en revenir à Pickering. S'il était en mesure de dissiper les objections des municipalités, s'il pouvait procéder aux expropriations, et si nous voulions faire atterrir des avions supersoniques, le ministre pourrait avoir la haute main sur un rayon de 20 à 30 milles autour de l'aéroport. Si nous envisageons de faire atterrir le Concorde les aéroports devront être éloignés des grands centres urbains. Cette loi accorde de vastes pouvoirs. Avant que le ministre ne les obtiennent, il doit nous dire ce qu'il va faire pour résoudre le problème qui n'est pas encore résolu.

Il ne serait vraiment pas avantageux de limiter le contrôle de la CCT même s'il l'est déjà. Je me souviens de ce que le ministère a fait à Sudbury. L'aéroport municipal relevait directement du ministre des Transports (M. Lang) du fait des règlements. Sudbury ne consacrait pas d'argent à cet aéroport et ne l'exploitait pas non plus, mais à cause des règlements concernant la sécurité, le ministère a déclaré que l'aéroport ne pourrait pas recevoir les avions de la Nordair. Il fut donc