

Prévisions budgétaires

On ne peut qu'espérer qu'ils seront nommés très bientôt, mais je suppose que nous devrions être reconnaissants qu'enfin des représentants du public de la région métropolitaine de Toronto puissent formuler des instances devant une commission indépendante et poser des questions aux spécialistes du ministère qui sont vraiment ceux qui ont d'abord prôné la construction de ce deuxième aéroport.

Cependant, le mandat présente un certain nombre de difficultés dont j'aimerais parler brièvement. La première difficulté majeure est fondamentale, monsieur l'Orateur, et repose sur la prémisse selon laquelle Toronto sera dotée de deux aéroports internationaux. Cela est énoncé très clairement à la première phrase du deuxième paragraphe qui se lit comme il suit:

Les éléments primaires du système aérien régional ont été définis comme étant l'Aéroport international de Toronto, situé à Malton, et le Nouvel Aéroport international de Toronto, situé à Pickering.

Monsieur l'Orateur, malgré tous ses efforts, la commission d'examen indépendante ne saurait rien changer à cette prémisse. Le gouvernement en a décidé ainsi. D'autre part, le député de Scarborough-Ouest a remarqué que cette commission allait être très active, ce dont il a reçu l'assurance du ministre lui-même tout comme moi au comité; de fait, le mandat de la commission d'examen traduit cette préoccupation. Tout cela, monsieur l'Orateur, c'est de la foutaise. Cette commission ne travaillera pas activement à recueillir des données; elle siègera passivement, entendra les dépositions et les allégations, et accumulera les renseignements. Si personne ne lui en fournit, monsieur l'Orateur, la commission ne fait rien. Cela fait bel et bien partie de son mandat. Voyez notamment l'article 4:

Les témoignages relatifs à la nécessité d'un aéroport et à son emplacement seront acceptés s'ils sont présentés.

● (2040)

Manifestement, il en ressort que la commission doit être passive et non active, et le député de Scarborough-Ouest est aveugle s'il prétend le contraire.

Troisièmement, la commission d'examen n'a aucune compétence pour assigner à comparaître les experts du gouvernement et de l'extérieur qui ont préconisé la construction de l'aéroport. Ces éminences grises sont les gens importants. Ce sont eux qui ont persuadé le gouvernement, pour le pire, d'après moi, de poursuivre la réalisation de ce projet superflu. Il n'y a rien dans ce mandat qui autorise le public de la région de Toronto à citer ces gens à comparaître devant la commission. Celle-ci n'est habilitée qu'à entendre le témoignage des fonctionnaires et autres personnes qui se présenteront. Elle n'est aucunement autorisée à les contraindre de témoigner et l'on peut en conclure implicitement que les seuls fonctionnaires du ministère des Transports qui se présenteront seront ceux que le ministre ou son ministère jugeront bon d'envoyer. Ils ne seront pas nécessairement ceux qui ont pris la décision et que le gouvernement veut protéger d'un contre-interrogatoire ou d'une autre forme d'interrogatoire. Ces gens sont à l'abri de ce genre de choses, grâce au mandat de la commission.

Ce mandat soulève un quatrième problème; il ne contient aucune garantie que le gouvernement fera cas des recommandations. Si le gouvernement était sérieux au sujet de ce mandat, si, en vérité, il était sérieux au sujet de la commission d'examen, pourquoi en ce cas, je vous le demande, demanderait-il dans les prévisions budgétaires de cette année la somme de 4.3 millions de dollars pour la construction et l'architecture de l'aéroport? Si le gouver-

nement va demander à la commission d'examen d'étudier la question cruciale du besoin d'un aéroport, pourquoi alors veut-il de l'argent pour la construction et l'architecture de l'aéroport? Cette demande prouve sûrement que toute cette idée d'enquête impartiale est une charade. Il ne s'agit que d'une tentative pour remettre à plus tard un exercice inévitable et inutile afin de calmer un public agité dans la région de Toronto. Nous n'accepterons pas que la chose se passe ainsi.

Enfin, monsieur l'Orateur, le député de Scarborough-Ouest a fait valoir un excellent argument au début de la journée pendant la période des questions au sujet de cette commission d'examen. Dans sa question au ministre, il a laissé entendre, par déduction, que la commission d'examen devrait avoir l'autorité nécessaire pour faire entreprendre des études distinctes en matière de planification et d'environnement. A mon avis, c'était là une excellente suggestion. Toutefois, rien dans ce mandat ne permettrait la réalisation de telles études et le ministre a été incapable de dire exactement si tel serait le cas. J'espère que le ministre remettra cette question à l'étude et modifiera le mandat de la commission afin qu'il comprenne cette question.

Monsieur l'Orateur, un élément de retard inutile a été introduit dans le mandat de la commission. Lorsque le ministre a annoncé son intention d'établir une commission d'enquête le 30 janvier, il a déclaré qu'elle produirait son rapport dans un délai d'une année. La population de Toronto a été amenée à croire que la commission présenterait son rapport le 30 janvier 1974. Trois mois ne s'étaient pas passés que le ministre avait changé d'idée et déclarait: «Non, la commission fera rapport un an après la date où elle aura été établie». Plus tard, le ministre des Transports (M. Marchand) a rendu public le mandat de la commission et il a décidé que celle-ci ne ferait pas rapport un an après son établissement, mais plutôt un an après la nomination de ses membres. La date du rapport recule graduellement vers 1974 et 1975. Le ministre peut-il être sérieux lorsqu'il change de cette façon la date à laquelle la commission doit présenter son rapport?

Ce débat porte sur un montant de 4.3 millions de dollars pour la construction et les plans de cet aéroport. C'est un montant insignifiant, au dire du député de Scarborough-Ouest. Je n'avais pas encore entendu de remarques comme celle-là depuis le jour où C. D. Howe avait dit: «Qu'est-ce qu'un million»? Malgré la remarque du député, ce montant est important aux yeux des gens de l'agglomération torontoise et il leur permet de savoir si le gouvernement est vraiment sérieux lorsqu'il parle de revenir sur sa décision au sujet de l'aéroport de Pickering. Ces gens ont le droit de se demander si le gouvernement était vraiment sincère lorsqu'il a établi une commission indépendante d'examen; s'il a vraiment l'intention d'examiner attentivement les témoignages et de tenir compte des recommandations de la Commission et, le cas échéant, pourquoi il veut cet argent en 1973-1974 pour la construction et les plans de l'aéroport.

Il se pourrait que le gouvernement, par une manœuvre oblique de procédure, empêche la Chambre de se prononcer ce soir sur le crédit de 4.3 millions de dollars. Les Canadiens et les habitants de la ville de Toronto et de sa banlieue ne sauront que trop pour quelles raisons le gouvernement cherche à éviter ce vote. Aussi, ni le gouvernement ni le NPD n'échapperont à leur sort. Pourquoi le ministre ne nous donnerait-il pas une preuve de sa bonne foi et ne retirerait-il pas ce crédit de 4.3 millions? Somme toute, cette question ne touche pas seulement les habitants de la région de Pickering mais toute la municipalité de