

Initiatives ministérielles

aéroports qui travaillent ensemble, et des voyageurs qui font la navette entre les trois.

À Londres, en Angleterre, il y a Heathrow et Gatwick. Ce sont tous deux des aéroports importants. Je signale à mon collègue de Regina que Gatwick n'est pas devenu un grand aéroport international du jour au lendemain. Il n'était pas plus gros que l'aéroport de Hamilton.

Savez-vous ce qui lui a permis de devenir aussi important? C'est la vision qu'on avait; c'est la politique qui a amené le gouvernement à recourir à une approche multimodale pour régler les problèmes de transport.

N'essayons pas de faire passer des centaines de milliers, voire des millions, de passagers par an à l'aéroport international Pearson, ce qui obligerait notre collègue néo-démocrate à attendre une heure dans l'avion avant de décoller parce que l'aéroport serait engorgé. Les avions devront attendre au sol parce qu'ils ne peuvent plus faire de circuits d'approche indirecte. Pourquoi ne pas offrir une solution de rechange à ces voyageurs? Je propose l'aéroport de Hamilton.

Je veux revenir au sujet du projet de loi C-5 et des modifications à la *Loi sur l'aéronautique*, y compris, bien sûr, l'augmentation de la peine maximale pour les infractions relatives au bruit excessif. Je ne vois aucun problème à ce chapitre. J'accepte le projet de loi C-5 en principe, et nous verrons ce qui se passera devant le comité législatif, auquel je participerai.

Ce qui m'indispose au plus haut point, par contre, c'est la politique décousue énoncée par le ministre des Transports. Je m'explique. Le ministre des Transports, mon collègue et moi, nous avons siégé au Comité des transports pendant deux ans parce que le gouvernement n'a pas convoqué de réunions pendant un an ou presque. Ce ministère a eu six titulaires en six ans. Le ministre qui vient d'être nommé, que nous n'avons pas eu l'occasion de rencontrer en comité d'ailleurs, suit le chemin bien battu de ses prédécesseurs. À mon avis, ce qui prime, c'est la cohérence, la sécurité constante et une vue d'ensemble conséquente.

• (1740)

Il incombe au gouvernement actuel d'examiner les transports et toutes ses politiques en la matière; il lui faut une politique de transport multimodal qui tienne compte de l'environnement et de la qualité de vie de ceux et

celles qui vivent près des aéroports et d'autres installations de transport.

J'ai beaucoup de mal à comprendre le sens des études contradictoires sur l'aviation publiées l'une après l'autre par Transports Canada. Pourquoi sont-elles contradictoires? J'ai devant moi une étude intitulée *L'aviation dans le sud de l'Ontario—Une stratégie pour l'avenir*. Puis, la semaine dernière, j'ai reçu un document de 1991 intitulé *Projet de développement côté piste—Résumé de l'évaluation de l'incidence environnementale*. Nous avons une étude de Transports Canada de janvier 1990 et une autre de 1991.

Je dis qu'elles sont contradictoires parce que l'étude de janvier 1990 énumère les problèmes actuels de l'aéroport international Pearson; on y examine la capacité de cet aéroport en proposant des mesures de désencombrement, dont le renvoi d'avions à d'autres aéroports. Le document fait état d'au moins cinq des nombreux aéroports terrestres que, dans un rayon de 80 kilomètres du centre-ville de Toronto—je crois qu'il y en a 52—, pourraient contribuer au désencombrement de l'aéroport Pearson. C'est selon l'étude de 1990.

L'étude de 1991 que je viens de recevoir à mon bureau mentionne à la page 9, point n° 3, les aéroports de Hamilton, de l'île de Toronto, d'Oshawa, de Buttonville et de Downsview comme autres possibilités. On y mentionne en conclusion qu'on a beaucoup investi dans l'infrastructure de l'aéroport de Hamilton au cours des dernières années, comme nous le savons tous.

Il est dit plus loin dans l'étude, croyez-le ou non, ce qui suit:

Il reste toutefois que les conflits d'espace aérien avec l'aéroport international Lester B. Pearson, l'insuffisance du service de navettes vers le marché de Toronto et le fait que les consommateurs préfèrent cet aéroport. . .

Toutes ces raisons et celles portant sur les autres aéroports de la région:

. . .font que ces sites n'offrent pas d'augmentation marquée de la capacité aéroportuaire du sud de l'Ontario. . .

Peut-on imaginer pareille situation? Dans un rapport déposé il y a un an, il est dit qu'il faut examiner la situation des autres aéroports situés aux alentours de l'aéroport Lester B. Pearson, alors que dans l'étude de 1991, dont j'ai reçu copie la semaine dernière, il est dit qu'il faut faire une croix sur les aéroports régionaux, car cela ne va pas marcher.

C'est là qu'interviennent à mon avis des facteurs politiques. Selon moi, le gouvernement est en train de faire le