

Aéroport des îles de Toronto

Le C-76 n'est pas un projet de loi omnibus. C'est une mesure spécifique dont les conséquences sont énormes pour l'aéroport, les habitants de l'île, les écologistes, les associations de naturalistes et les habitants de Toronto en général. C'est pour cette raison que mon parti, par l'entremise du député de Davenport, estimait plus logique, plus humain et plus productif d'organiser une assemblée publique, de préférence dans l'île, pour examiner les dispositions du projet de loi afin de permettre aux habitants de Toronto de comparaître au comité pour lui exposer leurs craintes et leurs aspirations. Mais les ministres ont rejeté cette recommandation. Mon parti et d'autres Canadiens voudraient savoir pourquoi. Pourquoi, en effet, ne pas profiter de tous les avis possibles puisque c'est fondamentalement une question locale? Il n'aurait fallu qu'une assemblée ou deux de plus pour nous assurer l'appui des personnes directement concernées avant d'adopter cette mesure à la Chambre. Mais pour le gouvernement, la consultation ne dépasse guère la stade des belles paroles. Il nous dit qu'il préfère parler aux Canadiens pour obtenir le plus possible leur accord. Mais quand vient le temps d'agir, il reste coi. C'est ce qu'il a fait dans le cas de Havilland. Il parlait d'une transaction extraordinaire. Il a pris la peine de nous dire que les actionnaires de cette société étaient des Canadiens de toutes les régions du pays. Pourtant, il a fallu se battre et pour obtenir des miettes d'information et pour qu'un comité enquête sur la situation de de Havilland. On peut envisager cette mesure sous le même angle. Le gouvernement n'a pas permis aux habitants de la ville de Toronto qui sont directement concernés par cette situation d'en discuter et de donner leur point de vue.

● (1425)

Il y a aussi la façon dont le gouvernement envisage ce projet de loi C-76. Nous en avons eu un aperçu quand le secrétaire parlementaire nous a cité des statistiques sur les atterrissages et les décollages, et peut-être même plus encore quand le solliciteur général (M. Beatty) nous a dit dans son discours au début de la deuxième lecture combien d'avions atterrissaient à cet aéroport et en décollaient, et nous a expliqué qu'on allait développer l'aéroport, qu'il allait y avoir une nouvelle tour de contrôle, etc. Le gouvernement s'est contenté d'une vision tout à fait étroite de la question. Il s'est contenté d'y voir une simple question d'organisation des atterrissages et des décollages, sans tenir compte de toute l'infrastructure de l'île.

Des voix: Oh, oh!

M. Marchi: Les députés d'en face trouvent cela drôle.

M. Forrestall: Un aéroport, ça sert à quoi, à part atterrir et décoller?

M. Marchi: Ils trouvent peut-être cela drôle parce qu'ils ne comprennent pas l'importance et la complexité de l'infrastructure qui entoure cet aéroport particulier. L'île ne doit pas être considérée comme une simple piste d'atterrissage et de décollage pour les DASH-7 et les DASH-8. Ce n'est qu'une partie de sa vocation. Il s'agit d'un superbe ensemble d'îles. Les députés d'en face qui rient ne comprennent peut-être pas que dans l'île Ward il y a une merveilleuse communauté de personnes et de familles. Ils ne comprennent sans doute pas non plus qu'il y a des parcs et des pistes dans ces îles, et que c'est une oasis verte pour quelque 250 espèces d'oiseaux. On compte chaque année des millions d'oiseaux dans cette île. Chaque jour, l'île reçoit la visite d'innombrables groupes d'écologistes et de naturalistes ainsi que d'enfants en excursion.

Ces îles servent de centre de loisirs et de parc aux habitants de Toronto. Au coeur d'une des plus grandes villes cosmopolites du monde, ces îles sont une soupape et un trésor écologique. C'est donc très bien d'envisager la question du point de vue de l'aéronautique, mais il faut compléter cela par les autres aspects que j'ai mentionnés. Ces deux types de considérations sont inséparables, car l'infrastructure de cette île forme un tout. Par conséquent, c'est une erreur de considérer les îles simplement comme un terrain d'atterrissage et de décollage. Le Parlement a également des devoirs envers les citoyens qui vivent dans ces îles et doit préserver le caractère récréatif et environnemental des lieux.

● (1430)

Cela nous ramène aux conditions initiales arrêtées en 1983. Ce n'est pas l'effet du hasard que ces conditions aient été rédigées de cette manière. Elles sont le fruit d'audiences publiques et de l'intervention des groupes environnementaux et des résidents de la ville de Toronto. C'est alors seulement que le gouvernement fédéral a négocié l'accord qui a assuré la permanence des îles pour les citoyens et les différents groupes. Ce projet de loi aurait pu fournir la protection que recherchaient ces particuliers et ces groupes si, d'entrée de jeu, à l'article d'interprétation, le gouvernement avait précisé une fois pour toutes que les conditions du bail étaient toujours en vigueur. S'il l'avait fait, nous n'aurions pas eu besoin de parler d'expropriation. Nous n'aurions pas eu besoin non plus d'investir les commissaires de pouvoirs supplémentaires pour rédiger des règlements. Les conditions auraient servi de base et déterminé la façon dont l'aéroport serait géré.

Le secrétaire parlementaire a dit que le député de Davenport était tout à coup pris d'inquiétudes qu'il ne connaissait pas il y a quelques années. Évidemment, s'il éprouve des inquiétudes maintenant, c'est tout simplement qu'il a des raisons d'en éprouver qu'il n'avait pas en 1983. Le bail était de nature à calmer ses inquiétudes. Si, tout comme mon parti et moi, il éprouve maintenant des inquiétudes, c'est que ces conditions sont à la fois très imprécises et très aléatoires, du fait qu'il n'en est pas question dans le projet de loi. Par conséquent, même si nous en sommes maintenant à l'étape de la troisième lecture, j'espérais que le comité et le gouvernement accepteraient l'amendement que nous avons proposé et qui vise à préciser clairement que l'on respectera les conditions obtenues de haute lutte par les résidents de la ville de Toronto et de l'île, et par les groupes environnementaux. C'est parce que tel n'est pas le cas que nous craignons que cette mesure législative ne soit pas aussi forte qu'elle devrait l'être.

M. Dan Heap (Spadina): Monsieur le Président, je suis en partie d'accord avec les propos que mon préopinant vient de tenir. Ce projet de loi n'est pas ce qu'il devrait être. Cependant, je crois que le comité a peut-être fait en partie œuvre utile, bien que les propos du secrétaire parlementaire m'aient donné des raisons d'en douter. On s'inquiète surtout de la possibilité que cet aéroport accueille les avions à réaction bruyants et que la circulation aérienne y soit si intense qu'elle cause des embouteillages dans le centre-ville. Mise à part la question du bruit, l'intensification de la circulation tiendrait surtout à l'atterrissage des avions à réaction. Cette question a été au