

Initiatives ministérielles

Il est bon de situer cet aéroport dans la perspective globale du transport aérien et, plus particulièrement, sur ses rapports avec les deux aéroports de Montréal.

Pearson et Mirabel-Dorval jouent tous deux un rôle fondamental dans le transport aérien du pays. Leur concurrence peut être bénéfique, à condition qu'elle ait lieu à armes égales. Or, ce n'est pas le cas. Le complexe aéroportuaire Mirabel-Dorval souffre d'un handicap majeur. Si je voulais faire un procès d'intention au gouvernement fédéral, je le soupçonnerais, sinon d'entretenir cette plaie, du moins de veiller soigneusement à ne pas la soigner. Son obstination à ne pas agir dans ce dossier est en effet incompréhensible. Je veux parler de l'absence de lien rapide entre Mirabel et Dorval, de même que de l'articulation absolument insuffisante du complexe aéroportuaire avec le réseau routier et ferroviaire. Rappelons quelques faits.

C'est de Dorval que partent les lignes régulières desservant le Canada et les États-Unis. Mirabel, pour sa part, est le point d'embarquement vers les autres pays. Donc, un voyageur voulant se rendre de la ville de Québec à Paris doit faire un transfert. C'est bien normal. Ce qui l'est moins, c'est que, de Dorval à Mirabel, ce voyageur dépend d'une navette routière passant successivement par les autoroutes 13, 640 et 15, puis par le boulevard Mirabel. Durée de la navette: 40 minutes, plus le temps d'attente. C'est aberrant!

Certains, pour régler le problème, ont parlé de fermer Mirabel et de rassembler tous les vols à Dorval. Comme c'est intelligent! Bien sûr, en supprimant l'un des deux aéroports, on supprimerait du même coup la nécessité de les relier! Plutôt que de guérir le malade, on trouverait plus simple de le supprimer.

En prolongeant vers le nord l'autoroute 13 sur une distance de 25 kilomètres, on réglerait le problème. Il était depuis longtemps prévu que les frais, soit 78 millions en 1988, devaient être partagés par moitié entre Ottawa et Québec, mais personne, depuis, n'a bougé. Chacun des deux gouvernements, bien entendu, a longtemps accusé l'autre de ne pas vouloir collaborer, affirmant que, quant à lui, il était prêt à faire son chèque demain matin, si seulement l'autre partie cessait de se traîner les pieds. C'est ce qu'on appelle le fédéralisme rentable.

● (1645)

Le malheur, monsieur le Président, c'est que depuis, l'évaluation des coûts a monté de 50 millions de dollars, à force de tergiversations. Voilà qui n'aidera certes pas à sortir de l'impasse. N'empêche qu'il demeure d'une impérieuse nécessité de prolonger la 13, de Boisbriand à l'aéroport de Mirabel.

Mais, pour devenir enfin un aéroport de classe mondiale, il manque à Mirabel un lien avec le réseau ferroviaire.

La possibilité existe de combler cette inadmissible lacune, tout en corrigeant une autre, non moins fâcheuse. Comme chacun le sait, la plupart des pays développés se sont déjà dotés de cet outil ultra-moderne de transport terrestre qu'est le TGV.

Dans ce domaine comme dans tant d'autres, le Canada, faute de vision, est à la traîne. Le ministre des Transports attend la xième étude sur le projet de TGV Québec-Windsor avant d'envisager, de considérer, l'éventuelle création de ce réseau. Les études déjà effectuées concluent à la faisabilité, à la nécessité et à la rentabilité de ce lien ferroviaire est-ouest, balayant le Québec et l'Ontario. Cent vingt mille emplois seraient créés pour la durée de la construction.

En ce qui concerne les deux aéroports de Montréal, il suffirait, pour les desservir, d'ajouter une boucle à la ligne directe.

Ainsi, la liaison entre les deux aéroports serait assurée en 18 minutes et non plus quarante. Qui plus est, les deux provinces se trouveraient reliées à Mirabel-Dorval par un réseau ultra-rapide et confortable, qui donnerait aux voyageurs étrangers l'image, cette fois, d'un pays à la hauteur des technologies nouvelles.

Monsieur le Président, je conclus et me résume. Pour assurer l'heureuse complémentarité des aéroports de Toronto et de Mirabel-Dorval, dans des conditions où les deux aéroports puissent offrir à l'usager des services d'une qualité à la hauteur des capitaux investis, il faut doter Mirabel de ces deux outils sans lesquels cet aéroport et celui de Dorval, sont incapables de donner leur mesure au service des usagers. Je veux parler de la prolongation de l'autoroute 13 vers l'aéroport entre Boisbriand et Mirabel, ainsi que de la création du TGV Québec-Windsor, avec une boucle desservant Mirabel et Dorval.

M. Jean H. Leroux (Shefford): Monsieur le président, j'aimerais vous présenter ma position sur le projet de loi C-22, Loi sur certains accords concernant l'aéroport international Pearson.

Ce projet de loi déclare en particulier que ces accords ne sont pas entrés en vigueur, il empêche que toute action soit intentée contre le gouvernement fédéral au titre de dommages-intérêts et autorise le ministre des Transports à conclure des ententes en vue du versement de sommes liées à l'application des dispositions législatives.

C'est sur ce dernier point que je veux attirer spécifiquement l'attention de la Chambre. Je m'oppose fortement au projet de loi C-22, qui autorise le gouvernement à verser des compensations qu'il juge indiquées auprès des participants du secteur privé signataires du contrat sans que la lumière ne soit faite sur les circonstances qui ont mené à la décision de privatiser l'aéroport et à la signature précipitée du contrat.

Lorsque le gouvernement privatise un bien public, la transparence doit être mise de l'avant, comme le gouvernement le préconise dans le discours du Trône présenté au début de cette législature. Je cite une partie de ce discours du Trône: «Il est essentiel que les institutions politiques soient intègres et jouissent de la confiance du public. Mes ministres—disait le gouverneur-général—mettront tout en oeuvre pour que ceux et celles qui exercent le pouvoir au nom des Canadiens fassent preuve d'intégrité, d'honnêteté et d'ouverture.»