

*Initiatives ministérielles*

l'économie du transport aérien. Ils ont fait l'erreur stupide d'accroître la capacité de l'aérogare avant celle des pistes. Ils ont mis la charrue avant les boeufs. Ils ont fait construire une troisième aérogare, par l'entreprise privée de surcroît, alors que le débit des pistes ne répondait et ne répond toujours pas aux besoins des deux premiers.

Je ne sais pas quel imbécile a mis cette idée dans la tête du ministre d'alors. C'est tout bonnement impensable, si l'on espère avoir la moindre chance de réussite. Le lendemain de l'ouverture de l'aérogare n° 3, je suis venu de Regina à Ottawa à bord d'un appareil des Lignes aériennes Canadien international. Nous avons atterri à Toronto et roulé jusqu'à l'aérogare n° 3, un très bel immeuble. On m'a accueilli dans un salon de luxe du Canadien international. Ensuite, nous avons embarqué dans l'avion à destination d'Ottawa et roulé sur le tarmac, où nous avons attendu 15 bonnes minutes avant d'obtenir une position de décollage. Quand nous l'avons obtenue, nous nous sommes mis en file. Notre avion était le quatorzième à décoller. À 22 h 30, on peut difficilement parler d'heure de pointe. C'était le mieux que pouvaient faire les Lignes aériennes Canadien international, vous savez celles qui vous offrent une nouvelle façon «civilisée» de voyager. À vrai dire, rien n'a changé, rien du tout. Aussi bien partir de l'aérogare 1 ou 2, s'il faut de toute façon attendre 30, 40 ou 50 minutes avant le décollage?

C'est la preuve, pour moi, et pour vous aussi, monsieur le Président, je l'espère, que le gouvernement a mis la charrue devant les boeufs.

Pour en revenir à l'expansion des pistes et de l'aéroport. J'ai entendu le député d'Etobicoke-Nord mentionner Pickering. Bon sang! N'a-t-il tiré aucune leçon de l'expérience de Mirabel? L'opposition officielle proposerait-elle qu'on répète les mêmes erreurs?

**Une voix:** Vous ne voulez pas de Pickering?

**M. Benjamin:** C'est lui qui l'a proposé. Si vous l'aviez écouté—moi, je l'ai écouté attentivement—, il se préoccupait de la non-utilisation des terres que le gouvernement possède encore à Pickering. Il devrait s'y construire un poulailler, ou je ne sais quoi.

Je veux vous dire que, lorsqu'il est question d'aéroports, je suis bien placé pour vous en parler. En 1973, j'ai acheté une maison à Regina, dans Lakeview, tout juste au bout de la piste parcourant d'est en ouest l'aéroport de Regina. Cet aéroport existait 20 ans avant la construction de la maison. J'ai fait l'acquisition de cette maison en toute connaissance de cause. En réalité, quand les vents étaient contraires, les avions passaient juste au-dessus de notre

chambre à coucher, surtout à 3 ou 4 heures du matin quand il s'agissait d'avions transportant les colis de la Société canadienne des postes. Et de plus, il y avait les pilotes des forces armées qui partaient de la base militaire de Moose Jaw pour venir pratiquer la technique de posé-décollé vers les 3, 4 ou 5 heures du matin. Nous avons mis un terme à toutes ces absurdités.

Qu'a-t-on fait à l'aéroport Heathrow, à Londres? On a construit deux nouvelles pistes. On a fait installer gratuitement des fenêtres isolées, à double et triple vitrage. On a élevé de grands murs de béton pour faire dévier le bruit vers le haut et on a planté une bordure d'arbres d'un demi-mille de large tout autour de l'aéroport.

Que fait-on au Canada? On laisse les promoteurs bâtir des maisons, des entrepôts et d'autres immeubles, juste à côté des sacrées pistes d'atterrissage, quand on devrait préserver l'espace dont a besoin de nos jours un aéroport, compte tenu des appareils utilisés.

À l'aéroport Pearson, on s'y est pris à l'envers. On peut encore corriger la situation. Il faut construire deux nouvelles pistes immédiatement. Il serait moins dispendieux d'acheter les propriétés des gens autour, en leur offrant un prix raisonnable, que de tout déménager à un autre aéroport comme celui de Pickering.

Si vous n'avez tiré aucune leçon de la bétise qu'a été Mirabel, c'est peine perdue.

Il y a autre chose que je veux dire à mon honorable collègue de Hamilton. Cela fait deux ans que je l'entends proposer d'utiliser l'aéroport de Hamilton. Eh bien, il n'a pas encore trouvé personne qui veuille le faire.

Le ministère des Transports pourrait ordonner aux vols cargo et aux vols postaux de Postes Canada d'utiliser des aéroports comme ceux de Hamilton et de Buttonville à 2, 3 ou 4 heures du matin, et ils n'auraient pas à utiliser l'aéroport Pearson. Ces vols ne représentent pas plus de 10 ou 15 p. 100 de tout le trafic à l'aéroport international Pearson. Cela ne ferait pas grande différence.

Je regrette de le dire à mon honorable collègue, mais si les aéroports de Hamilton, ou de Buttonville ou d'Oshawa ont des visions de grandeur, ou rêvent de devenir de grands aéroports internationaux, ils rêvent en couleur. Cela n'arrivera pas. Trouvez-moi une compagnie aérienne qui soit disposée à modifier ses vols nationaux et internationaux pour atterrir à Hamilton, Buttonville ou Oshawa et en décoller, en évitant complètement Toronto, et je vous achète un cigare. Ça n'arrivera pas. Il n'y a pas une seule compagnie aérienne nationale ou internationale qui soit disposée à le faire.