

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI SUR CERTAINS ACCORDS CONCERNANT L'AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 26 avril, de la motion: Que le projet de loi C-22, Loi concernant certains accords portant sur le réaménagement et l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité, ainsi que de l'amendement et du sous-amendement.

M. Philippe Paré (Louis-Hébert): Monsieur le Président, le projet de loi C-22 me permettra de démontrer l'iniquité dont est victime l'aéroport Jean-Lesage dans ma circonscription par rapport à d'autres aéroports canadiens.

Depuis l'ouverture de la 35^e législature, le 17 janvier dernier, nous avons, à plusieurs reprises, entendu des députés, tant libéraux que réformistes, vanter les avantages du fédéralisme canadien pour les Québécois et les Québécoises. Dans cette intervention sur le projet de loi C-22, je tenterai de démontrer, à partir des problématiques reliées au transport aérien, comment la réalité est tout autre.

Dans un premier temps, il convient de dénoncer l'attitude centralisatrice de Transport Canada relativement à ses décisions touchant le Québec. Et, à titre d'exemple, rappelons simplement la saga qui a entouré le choix de Mirabel comme deuxième aéroport pour Montréal. Conséquence: 20 ans de marasme. Mirabel cherche encore sa voie, Dorval a stagné et c'est l'aéroport de Toronto qui est sorti grand gagnant de ce désastre dans la planification de Transports Canada. C'est ainsi que de 1970 à 1991, Air Canada a déplacé 12 p. 100 de ses employés de Montréal vers Toronto, que de 1977 à 1991, Montréal a perdu 22 p. 100 de ses pilotes, alors que leur nombre, à Toronto, augmentait de 34 p. 100. En 1988, Air Canada a transféré à Toronto son service de formation des pilotes et en 1991, 12 postes de direction ont aussi été transférés.

Les velléités centralisatrices de Transport Canada ont aussi touché le contrôle aérien.

• (1520)

C'est ainsi que des unités de contrôle terminal ont été transférées dans des centres de contrôle régionaux. Ainsi, les villes de Halifax, Thunder Bay, North Bay, Regina, Saskatoon, Sault-Sainte-Marie ont perdu leur salle de contrôle radar.

La fermeture du terminal de l'aéroport de Québec est prévue pour juillet 1994, donc, après cette date, en dehors des sept centres de contrôle régionaux, seules les villes d'Ottawa et de Calgary jouiront d'un privilège et auront encore leur unité de contrôle aérien.

Cette situation a entraîné des dépenses de près d'un milliard de dollars, en plus de créer des situations aberrantes au niveau de la sécurité, en rendant de vastes territoires très vulnérables en cas de mal fonctionnement des radars régionaux ou en cas de situa-

Initiatives ministérielles

tion d'évacuation d'urgence des centres de contrôle régionaux. J'y reviendrai plus loin.

Entrons maintenant dans une série de comparaisons qui vont permettre d'illustrer l'ignorance des députés libéraux et réformistes lorsqu'ils prétendent que le Québec se plaint le ventre plein.

L'aéroport de Québec est construit sur un terrain de 633 hectares, celui de Halifax sur une superficie de 930 hectares, celui de Winnipeg sur 1504 hectares, celui de Toronto sur 1714 hectares et celui d'Edmonton sur 2669 hectares.

Les députés libéraux et réformistes devront reconnaître que les Québécois et les Québécoises ont payé environ 25 p. 100 de ces emplacements nettement plus grands que celui de l'Aéroport Jean-Lesage à Québec.

Ces emplacements ont donc coûté cher au peuple québécois. Seuls les terrains des aéroports de Terre-Neuve, de Charlottetown, de Regina, de Yellowknife et de Whitehorse sont plus petits que celui de Québec.

Voyons ce qu'il en est au niveau des superficies des aérogares proprement dites. Alors que Québec dispose de 12 126 mètres carrés, Ottawa en a 18 044, Winnipeg, 24 834, Halifax, 24 870 et Edmonton, 34 374. Les députés libéraux et réformistes devront reconnaître que les Québécois ont payé 25 p. 100 des aérogares de ces villes canadiennes, alors qu'eux-mêmes doivent se satisfaire de surfaces de deux à trois fois plus petites. Ce sont donc, encore une fois, les autres provinces qui ont coûté cher aux Québécois et aux Québécoises.

Pour justifier l'incurie de Transports Canada à l'endroit du Québec, mes collègues libéraux et réformistes auront peut-être la tentation de croire que le trafic aérien de l'aéroport de Québec est moins important en volume que celui de certains autres aéroports canadiens.

Voici donc, encore une fois, des chiffres qui démontrent la cupidité de Transports Canada. Voici la variation des vols transfrontaliers et internationaux de 1988 à 1992: Halifax a augmenté de 12,5 p. 100; Winnipeg, de 13 p. 100; Calgary, de 15 p. 100; Québec, de 179 p. 100.

Je n'ai pas inventé ces chiffres, ils proviennent de Transports Canada.

Ces données illustrent la variation des vols. Si nous comparons le volume des vols de Québec avec ceux des aéroports concernés, nous constaterions qu'il se situe dans des volumes comparables. Ce n'est donc pas surprenant qu'avec un volume comparable de vol et des superficies d'installation deux et trois fois plus restreintes, la qualité de service offerte par Transports Canada à l'aéroport Jean-Lesage en est une des plus pourries. D'ailleurs, lorsque Transports Canada applique ses propres normes de niveau de service à l'aéroport de Québec, il se donne la cote F, ce qui signifie: saturation du système, congestions et retards inacceptables. C'est cela, le fédéralisme rentable que vous tentez de vendre aux Québécois et aux Québécoises!

Tous s'entendent pour parler d'un aéroport de brousse en parlant de l'aéroport Jean-Lesage. Dans le contexte des millions