

Quand j'entends les vagues rumeurs en provenance du ministère des Transports concernant la construction d'un nouvel aéroport, disons à Pickering ou à Buttonville, je n'en comprends pas la raison. La construction d'un aéroport complet doté de toutes les installations modernes nécessaires, coûterait des centaines de millions de dollars et serait du gaspillage puisque la modernisation de Hamilton est tout ce dont la région a besoin.

Même une étude de Transports Canada montrait que l'aéroport de Hamilton était la meilleure solution pour l'aéroport international Pearson, la priorité numéro un, avant Toronto Island, Buttonville, Oshawa et Downsview. Le gouvernement peut se montrer réticent à l'idée de créer un deuxième aéroport principal dans la région, mais si on considère bien des cas semblables dans des villes du monde entier, nous semblons être les seuls à estimer que grand soit synonyme de mieux.

Par exemple, un analyste a expliqué que l'aéroport de Hamilton ne pouvait pas accueillir plus de trafic que Pearson parce qu'il était trop proche. Au contraire, Hamilton ne se trouve qu'à 70 kilomètres de Pearson, mais c'est bien davantage que les 16 kilomètres qui séparent deux des aéroports les plus fréquentés du monde, JFK et La Guardia à New York. Les transferts se font par la route entre ces deux aéroports pour les correspondances.

Puis il y a l'exemple de la Californie. Le transfert des passagers entre San Francisco International et Oakland International se fait par la route et par la voie ferrée pour les correspondances. Les passagers sont transférés aussi de San Jose, ce qui veut dire qu'il y a vraiment trois aéroports principaux dans cette région.

Pour conclure, les passagers des compagnies aériennes cherchent des solutions de rechange. Le gouvernement dispose d'autres moyens pour aider à établir un système rationnel dans cette région du sud de l'Ontario à forte densité de population, qui aura des répercussions bénéfiques dans tout le pays, à savoir un deuxième aéroport principal et des formes de transport polymodales pour les relier et pour se déplacer d'un bout à l'autre du pays.

M. Benno Friesen (secrétaire parlementaire du solliciteur général du Canada): Monsieur le Président, le député de Hamilton pose une question fort importante pour lui, à titre de représentant de cette région. Il propose que l'aéroport de Hamilton devienne le deuxième grand aéroport de la région.

Je me demande s'il a tenu compte d'au moins deux très importantes questions en proposant cette solution qui

L'ajournement

conviendrait selon lui à un grand nombre de personnes qui veulent atterrir là-bas. Pour commencer, si les transporteurs aériens ne veulent pas atterrir à Hamilton, s'ils n'expriment pas ce vœu, comment le député détournerait-il des vols d'Air Canada ou de CP vers cet aéroport si ces compagnies ne veulent pas y aller? Veut-il qu'on impose des obligations aux lignes aériennes et qu'on les force à atterrir à Hamilton même si elles préfèrent Pearson?

Ainsi, les transporteurs devraient se rendre à Hamilton même s'ils veulent atterrir à Pearson. Allons-nous avoir un autre Mirabel sur les bras? Est-ce bien ce qu'il propose? Et à qui imposerait-il ces obligations? À Air Canada, à Canadien, aux transporteurs d'apport? Comment réglerait-il cette question de choix, si les lignes aériennes veulent toutes atterrir à Pearson et si, selon toute vraisemblance, c'est là aussi que veulent aller les passagers? C'est une question légitime, et le député ne l'a pas abordée.

La deuxième question est celle des personnes qui habitent à proximité de Hamilton, de ses voisins d'Ancaster. Je crois savoir qu'il y a des objections, et j'ai sous les yeux une coupure du journal local, *The Hamilton Spectator*, en date du 24 mai 1990. La manchette dit: «Ancaster pourrait tenter des poursuites au sujet de l'aéroport régional de Hamilton». Les gens d'Ancaster seraient-ils nécessairement ravis de voir augmenter le trafic et le nombre d'atterrissages à Hamilton?

Ce sont là deux questions qu'il y a lieu de se poser, et nous pouvons nous demander si le député y a réfléchi. Ce serait une erreur de pas corriger l'impression que, par inadvertance, le député a laissée, soit que le ministre ne tient pas compte de l'aéroport de Hamilton. En fait, cet aéroport reçoit chaque année des subventions au titre du fonctionnement et de l'entretien qui s'élevaient à 700 000 \$ en 1989 et à 1 million en 1990. Le ministère a également rénové et agrandi les installations de Hamilton. Il y a eu un programme de 65 millions en 1987, un autre de 900 000 \$ en 1990 pour prolonger le collecteur principal du réseau d'égout régional, ce qui a accru le potentiel de développement de l'aéroport. Un projet d'expansion des aires de trafic et des voies de circulation évalué à 1,5 million de dollars a été achevé en 1990 et une modification de l'aérogare évaluée à 2,5 millions de dollars est maintenant presque terminée.

Comment peut-on dire, après de pareilles dépenses, que le ministre oublie cet aéroport?