



DÉBATS

de

l'Assemblée nationale

du

QUÉBEC

CINQUIÈME SESSION – 28^e Législature

Commission des affaires municipales

Aéroport international au Québec

Le 11 mars 1970

Président : l'honorable Raynald Fréchette

TABLE DES MATIÈRES

Aéroport international

M. Robert Lussier.	215
M. Bernard Pinard	215
M. Pierre Laporte.	215
M. Gérard LeBel	219

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Chèque à l'ordre du Ministre
des Finances. Adresse: Comptable de l'Assemblée nationale, Québec.*

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762.

**Commission des affaires municipales
Aéroport international au Québec**

Séance du mercredi 11 mars 1970

(Dix heures trente-six minutes)

M. SAUVAGEAU (président de la commission des Affaires municipales): A l'ordre, messieurs!

Mesdames, messieurs, à titre de président, je voudrais vous souhaiter la plus cordiale des bienvenues à cette commission, et je demanderai à toutes les personnes qui prendront la parole de bien vouloir s'identifier au micro. Je laisse la parole au ministre des Affaires municipales.

M. LUSSIER: Merci, M. le Président. Si vous le permettez, je ferai un résumé de l'état de la question concernant l'implantation du deuxième aéroport international au Québec.

M. le Président, le 10 juin 1969, une proposition du premier ministre, M. Bertrand, à l'Assemblée nationale du Québec, adoptait la résolution suivante:

— Que la commission des Affaires municipales de l'Assemblée nationale soit invitée à étudier le projet d'un nouvel aéroport international au Québec sous tous ses aspects.

— Que la commission soit autorisée à faire les études et consultations nécessaires, à entendre les représentants des corps intéressés, obtenir communication de pièces et dossiers, assigner les témoins et à siéger les jours où la Chambre ne tient pas de séance ou bien pendant que la Chambre est en séance.

M. le Président, nous sommes heureux aujourd'hui de présenter à la commission des Affaires municipales le dossier complet de l'aéroport. Il sera donc loisible aux membres de cette commission de prendre connaissance de tous les dossiers techniques, de connaître la façon dont le gouvernement fédéral a négocié en rapport avec ce dossier et quelle attitude le Québec entend prendre dans les circonstances actuelles. Afin, M. le Président, de permettre une meilleure compréhension de ce volumineux dossier qui comprend des dizaines de rapports, et pour permettre aussi de faire le point sur l'ensemble du dossier et des négociations entre les deux ordres de gouvernements, vous me permettrez de dégager, au tout début des séances de cette commission, les très grandes lignes de la position du Québec et de la position du gouvernement fédéral.

M. PINARD: Est-ce que nous pourrions avoir le texte du ministre pour qu'on puisse le suivre plus facilement?

M. LUSSIER: Je pense bien...

M. PINARD: Parce qu'on pourrait prendre des notes au fur et à mesure qu'il...

M. LUSSIER: Oui.

M. PINARD: ...le lit.

M. LUSSIER: Oui, vous pouvez l'entendre quand même.

M. PINARD: Oui, je comprends, mais il faut avoir plus de mémoire.

M. LUSSIER: Les événements...

M. LAPORTE: M. le Président, je regrette cette façon de procéder, c'est un cas précis où le ministre aurait dû recourir à la technique du livre blanc afin que nous puissions prendre connaissance d'avance de son mémoire, pour le discuter.

M. LUSSIER: Ce n'est pas un mémoire, ce n'est pas un livre blanc, M. le Président, c'est simplement un état de la question.

M. LAPORTE: C'est cela un livre blanc.

M. PINARD: C'est cela.

M. LUSSIER: Ce n'est pas du tout un livre blanc et je me permets de continuer, M. le Président.

M. PINARD: Nous ne sommes pas des sténographes.

M. LUSSIER: La période des événements entre le 21 août 1968 et le 28 mars 1969, c'était la période des comités fédéraux-provinciaux. Cette période de négociations peut se résumer très rapidement.

Le Québec favorisait un site sur la rive sud de Montréal. Ottawa a décidé de choisir un site au nord-ouest de Montréal à Sainte-Scholastique. Que s'est-il passé au cours de ces sept mois pour que les deux paliers de gouvernement en arrivent à des positions contraires?

Il faut d'abord signaler, M. le Président, qu'il s'agit là d'une période de temps très courte, sept mois, par rapport à l'importance du dossier de l'aéroport. Celui-ci, en effet, nécessitera un investissement de plusieurs centaines de millions de dollars, va faire surgir environ 100,000 nouveaux emplois directement ou indirectement, va contribuer à accroître le produit national de près d'un milliard de dollars. Le gouvernement fédéral préparait les dossiers depuis deux ans déjà quand il a saisi le Québec pour fins de consultation. Il était normal que le Québec examine le problème dans son ensemble pour en dégager toutes les conséquences. S'il est vrai que, d'ici 1985, le gouvernement fédéral dépensera environ \$400 millions, il est aussi vrai que le Québec en dépensera tout autant en termes de voirie, d'équipements sociaux, d'équipements municipaux.

Il est aussi important que le Québec, en fonction de ses politiques d'aménagement du territoire, d'aménagement urbain, et pour son développement économique, dégage toutes les implications d'un tel projet dont les conséquences à long terme seront aussi importantes que la construction du port de Montréal ou la canalisation du Saint-Laurent.

M. LAPORTE: M. le Président, est-ce que je peux poser une question? Est-ce que son texte a été remis aux journalistes?

M. LUSSIER: Non.

M. LAPORTE: Non plus.

M. LUSSIER: J'ai donné des ordres pour ne pas qu'il soit remis aux journalistes.

M. PINARD: Vous avez donné des ordres pour que les membres du comité n'en aient pas des copies non plus. Pourquoi agir de cette façon-là?

M. LUSSIER: C'est un discours. Tout ce que vous avez à faire, c'est de l'écouter et d'en prendre note.

M. PINARD: Ah, bien!

M. LUSSIER: C'est la même chose que vous faites, quand vous faites un discours en Chambre là, vous ne venez pas...

M. DEMERS: Vous ne montrez pas votre texte avant.

M. PINARD: Tout dépend de la nature du travail qui se fait...

M. LUSSIER: ... aux journalistes et puis vous ne nous en envoyez pas à nous, aux membres ministériels.

M. PINARD: Vous, vous faites le résumé de...

M. LUSSIER: Et je continue. M. le Président, je prierai ces gens-là d'arrêter de m'interrompre s'ils veulent comprendre quelque chose.

M. PINARD: Ah, on va vous comprendre!

M. LUSSIER: Vous passez votre temps à essayer de hachurer ce discours et vous vous plaignez de ne pas comprendre, et vous faites exprès de comprendre encore moins.

Il faut établir, en un mot, que la question constitutionnelle, a été étudiée pour le compte du Québec par des experts en la matière, dont Me Guy Dorion, expert constitutionnel, Me Jacques Viau, expert en droit municipal et le professeur McWhinney, qui est non seulement

un expert en ce qui concerne le fédéralisme, mais il est également directeur du département de droit aérien à la faculté de droit de l'université McGill.

Or le rapport du professeur McWhinney est catégorique. Le choix de l'emplacement d'un nouvel aéroport international est une matière de compétence conjointe parce qu'elle soulève non seulement des questions d'aéronotique, mais également des questions de développement économique et d'aménagement du territoire.

M. LAPORTE: Excusez-moi. Est-ce qu'il a soumis un rapport écrit?

M. LUSSIER: Il a soumis un rapport écrit. Ce rapport écrit, vous l'avez eu, je crois, dans la première... Si vous ne l'avez pas, on peut toujours vous le procurer.

M. LAPORTE: S'il vou plaît! Je demande que le rapport du professeur McWhinney...

M. LUSSIER: Et M. le professeur McWhinney est ici. M. le professeur, je pense bien que dans les premiers documents que nous avons remis en Chambre, ça faisait partie de ce dossier que nous avons rendu public à cette époque.

M. LAPORTE: Merci.

M. LUSSIER: D'ailleurs, le professeur McWhinney souligne qu'avec les progrès rapides de la technologie, ce sont les critères de développement économique et d'aménagement qui doivent et qui deviennent les plus importants. Par ailleurs, Me Viau, appuyé par Me Dorion, concernant les expropriations, déclare: "J'en viens donc à la conclusion que, sauf pour les territoires nécessaires et requis pour l'installation de la construction de l'aéroport et des ouvrages auxiliaires, le gouvernement fédéral n'a pas juridiction pour décréter l'expropriation du territoire de la périphérie appelée zone de bruits. Pour le moment, même en ce qui concerne le territoire spécialement consacré à l'érection de l'aéroport, j'ai des doutes sur le pouvoir absolu du fédéral d'exproprier au point de faire disparaître entièrement certaines municipalités. Je suis d'Opinion, continue Me Dorion, que le gouvernement fédéral, quant à la zone de bruits, n'a pas le droit d'exproprier, d'autant plus que, dans le cas présent, il reconnaît ne pas avoir besoin de tous les terrains ainsi expropriés et être obligé de prévoir un mécanisme pour en disposer par truchement de vente ou de location, ce qui n'est sûrement pas de juridiction et n'est pas non plus une conséquence nécessaire de l'exploitation de l'aéroport."

La localisation d'un aéroport international de la dimension de celui prévu suppose donc la

collaboration des deux sortes de gouvernement. Elle suppose...

M. LAPORTE: Je m'excuse. Je ne voudrais pas y revenir, mais à chaque fois que vous mentionnez un rapport, le rapport Viau-Dorion, je voudrais également que la commission en ait copie, s'il vous plaît.

M. LUSSIER: Elle suppose que ceux-ci se mettent d'accord pour assumer la totalité de leurs responsabilités. S'il y a conflit, chaque partie doit négocier de bonne foi et, finalement, on doit en arriver à une forme de compromis acceptable par les deux.

C'est dans cet esprit, selon cette conception du fédéralisme, que le Québec a négocié le dossier de l'aéroport, mais nous nous sommes vite aperçus que c'est dans un tout autre esprit que le gouvernement fédéral négociait.

Examinons brièvement, M. le Président, quelles ont été la position du Québec et celle du fédéral au cours de la première phase des négociations et nous verrons, un peu plus tard, comment le tout s'est vraiment déroulé.

Pourquoi, M. le Président, le Québec favorisait-il un site sur la rive sud du Saint-Laurent? Pour deux raisons principales qui font partie totalement de sa juridiction. Premièrement, un aéroport de cette taille devrait être placé dans un endroit qui renforcerait les grands axes de développement économique. C'est-à-dire l'axe économique principal allant de Montréal à Québec, principal pôle de croissance du Québec et le plus près possible de l'axe secondaire de développement allant de Sherbrooke, Trois-Rivières et ultimement jusqu'à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Le gouvernement actuel n'inventait rien de nouveau, il s'appuyait sur les études faites au Conseil d'orientation économique sur l'orientation de la table des régions administratives, sur le consensus déjà reconnu au Québec par les membres mêmes de l'Opposition. La décision concernant Bécancour s'appuyait également sur cette vision, maintenant acceptée, d'un développement économique que l'on doit orienter peu à peu en allant de Montréal vers Québec.

Deuxièmement, l'aéroport devrait être placé dans le sens des orientations de l'aménagement de la région de Montréal, en relation avec les autres régions du Québec, et allant dans le sens du plan témoin de la région de Montréal, fait par le service d'urbanisme de Montréal.

Des dizaines d'experts de ces services, qui ont travaillé pendant quatre ans sur l'aménagement de Montréal, en arrivaient à la même conclusion que ceux du Québec, à savoir qu'il était préférable de placer un aéroport sur la rive sud plutôt que sur la rive nord. Les dossiers techniques du Québec et de la ville de Montréal ont déjà été remis aux membres de l'Assemblée nationale de même qu'a été rendu public le rapport des experts de l'aéroport d'Orly, dé-

montrant qu'un aéroport était techniquement possible dans cette région.

La venue de ces experts a été rendue nécessaire parce que le fédéral a toujours refusé de nous remettre le rapport de Airport Instrument Laboratory, qui traitait de la question d'aéronautique.

Quelle était maintenant la position fédérale, M. le Président? D'abord, le premier choix du gouvernement fédéral était un site situé à l'ouest de la région de Montréal, dans la péninsule de Vaudreuil. Puis, à la suite du rapport Higgins, il a choisi le nord-ouest à Sainte-Scholastique. Quelles raisons a-t-il invoquées pour appuyer son choix? Pourquoi ne pas avoir changé pour le sud? A la vérité, trois grandes raisons ressortent des dossiers fédéraux.

Premièrement, un site à l'ouest ou au nord-ouest de la région de Montréal place l'aéroport dans l'axe économique allant de Montréal à Toronto, en passant par Ottawa et vous pouvez vous référer à la lettre de M. Trudeau, le 26 mars 1969.

Deuxièmement, l'accessibilité, aux dires du fédéral, serait plus grande au centre ville de Montréal et de Dorval, — c'est toujours dans la lettre de M. Trudeau, le 26 mars 1969.

Troisième raison du fédéral, un site à l'ouest était très supérieur au point de vue aéronautique à un site sur la rive sud. Référence à la lettre de M. Trudeau, le 26 mars 1969 et à la lettre de M. Marchand, le 5 mai 1969.

Comme on pourra le constater dans les documents, le professeur Edouard McWhinney ne craint pas d'affirmer que le critère le plus important de localisation d'un aéroport est celui du développement économique et de l'aménagement du territoire. A ce titre, c'est Québec, puisque c'est là sa juridiction, qui avait raison de vouloir placer un aéroport au début de l'axe Montréal-Québec, à l'encontre du fédéral, qui désirait le placer dans le prolongement de l'axe Toronto-Montréal.

Remarquons aussi que l'accessibilité au centre ville de Montréal et à Dorval peut être aussi très grande à partir de la rive sud. Cela est prouvé non seulement par les rapports du Québec, mais également par les études fédérales. M. Trudeau le reconnaît d'ailleurs dans sa lettre du 27 novembre 1969. Disons, également, que sur le plan aéronautique, comme nous le constaterons un peu plus tard, le Québec a fait faire des expertises en profondeur qui démontrent clairement que les arguments de M. Trudeau et de M. Marchand ne tiennent absolument pas.

Que fait-il retenir de cette première ronde dans les négociations? C'est notre avis que le fédéral n'avait pas l'intention de négocier sérieusement. Le fédéral n'a pas remis au Québec tous les dossiers techniques qu'il avait en main. Le fédéral s'est surtout appuyé sur l'aspect aéronautique et a carrément sous-estimé les conséquences économiques d'un tel équipement

sur le développement du Québec. Le fédéral a décidé unilatéralement du choix d'un site. Le fédéral n'a pas utilisé le bill 296, qu'il avait lui-même demandé, et auquel nous avons concouru avec empressement. Il a exproprié sans avertissement des territoires québécois.

La deuxième ronde des événements que nous cataloguons entre le 28 mars 1969 et le 29 novembre 1969 peut se caractériser par des études techniques poussées de l'aéronautique et de la consolidation de la thèse du Québec sur l'aménagement du territoire et du développement économique.

M. LAPORTE: Vous dites...

M. LUSSIER: Ce sont les dossiers que je vous ai remis.

M. LAPORTE: Les dates.

M. LUSSIER: La date, c'est...

M. LAPORTE: La deuxième ronde.

M. LUSSIER: Du 28 mars 1969 au 27 novembre 1969. Le 28 mars, c'est la lettre de M. Trudeau au premier ministre Bertrand, annonçant l'emplacement et invoquant les raisons pour lesquelles il choisissait cet emplacement.

M. le Président, n'ayant pu obtenir, même à la suite de demandes pressantes, des dossiers techniques aéronautiques du fédéral, n'ayant pas en main toutes les données pour vérifier si le fédéral avait raison d'être contre un emplacement à Saint-Jean, le Québec, même si ce n'était pas là sa juridiction, devait faire analyser en profondeur les problèmes aéronautiques pour voir jusqu'à quel point l'emplacement de la région de Saint-Jean était aussi inacceptable que le prétendait le fédéral.

Le Québec a aussi fait vérifier et réexaminer ses positions en matière d'aménagement du territoire et de développement économique. Il a donc engagé des experts qui lui ont démontré, noir sur blanc, qu'un emplacement dans la région de Saint-Jean était, sur le plan aéronautique, égal à un emplacement à Sainte-Scholastique et était supérieur sur le plan de l'aménagement et du développement.

M. LAPORTE: Les experts...

M. LUSSIER: Je vous les citerai tout à l'heure.

M. LAPORTE: Ils sont dans ça.

M. LUSSIER: Dans ce cahier; tous les cahiers noirs, ce sont les rapports; celui du dessus, c'est le résumé fait par l'Office de planification et de développement; les autres, ce sont tous des annexes qui contiennent les rapports des experts.

A la demande du conseil des ministres, l'Office de planification, sous la responsabilité de M. Marcel Masse, a coordonné les dossiers sous trois grands aspects: la circulation aérienne, la circulation terrestre, l'aménagement.

Problème de circulation aérienne.

Le problème de la circulation aérienne est apparu comme étant le problème fondamental à être examiné d'abord par l'Office de planification. En effet, il est à démontrer qu'un emplacement situé dans la région de Saint-Jean faisait face fondamentalement à des problèmes de circulation aérienne et de contrôle aérien absolument insurmontables, tel que le présentait le fédéral. Tous les autres arguments du Québec passaient au deuxième plan.

Une demande d'étude a donc été faite à deux firmes américaines spécialisées dans le problème de la circulation aérienne et très familiarisées avec les dossiers internationaux. La première étude a été demandée à M. Robert Simpson, directeur de Flight Transportation Laboratory, du Massachusetts Institute of Technology, une institution de haut savoir, dont la réputation est mondiale.

Par la même occasion, et sans que l'un soit au courant de la commande d'étude faite à l'autre, une autre expertise a été demandée à M. Edmund-J. Dickinson, président de James C. Buckley de New York, firme spécialisée hautement reconnue aux États-Unis dans les études aériennes. Celui-ci était associé plus étroitement à Turey Vickers Associates, de Air Traffic Control Analysts. Ces deux groupes d'experts, qui sont avec nous d'ailleurs aujourd'hui et que vous pouvez questionner, ont fait une étude très détaillée de l'ensemble du problème de la circulation aérienne, du contrôle aérien, de la cohabitation d'un aéroport situé à Saint-Jean 1, l'Acadie, à Saint-Jean 2, situé à Saint-Jude, avec Dorval et Saint-Hubert, par rapport à la proximité de la base de Plattsburg.

Après avoir analysé toutes les grandes variables du transport aérien, comme les orientations des vents, les mouvements des vols, les mouvements de trafic d'ici 1985, etc., les deux groupes d'experts en sont arrivés à la conclusion formelle qu'un emplacement situé à Saint-Jean 2, à quelques milles de l'emplacement original de Saint-Jean 1, pouvait permettre l'utilisation maximale des pistes dans toutes les directions.

Si vous voulez vous référer aux cartes installées au mur...

M. PINARD: Saint-Jean 1 et Saint-Jean 2 sont là.

M. LUSSIER: Sainte-Scholastique, de ce côté-là; Saint-Jean 2, ici, et Saint-Jean 1. Le sud de Montréal de ce côté-là, le nord de l'autre côté.

Par exemple, le rapport Buckley analyse de façon très détaillée les sites de Saint-Jean 1 et

de Saint-Jean 2, de Sainte-Scholastique, pour l'exploitation des pistes en direction nord-est.

M. LAPORTE : Par qui ont été déterminés les sites de Saint-Jean 1 et Saint-Jean 2?

M. LUSSIER: Le site de Saint-Jean 1 est un site que le gouvernement fédéral était supposé avoir étudié lors de la première étude, et Saint-Jean 2 est un nouveau site qui a été suggéré...

M. LAPORTE: Qui est arrivé après.

M. LUSSIER: ... après des études par des experts de l'Office de planification et de développement...

M. LAPORTE: De la province de Québec.

M. LUSSIER: Cela a été étudié avec les experts...

M. LAPORTE: Ecoutez, ma question est claire. Est-ce que Saint-Jean 2 a été suggéré par le gouvernement fédéral ou par la province de Québec?

M. LUSSIER: Par Québec.

M. LAPORTE: Avant ou après la décision du gouvernement fédéral?

M. LUSSIER : Après la décision du gouvernement fédéral.

M. LAPORTE: Lorsque vous avez vu que Saint-Jean 1...

M. LUSSIER: Après le 28.

M. LAPORTE: Lorsque vous avez vu que Saint-Jean 1 n'allait pas, vous avez opté pour Saint-Jean 2?

M. LUSSIER: Non, non, Saint-Jean 2...

M. LAPORTE: Le site Saint-Jean 2 a été suggéré par la province de Québec après la décision annoncée par le gouvernement fédéral.

M. LUSSIER: Le site a été formellement étudié en profondeur après le 28, parce que nous n'avions pas eu les dossiers aéronautiques du gouvernement fédéral.

M. LAPORTE: Est-ce que...

M. LUSSIER: Laissez-moi finir de répondre à votre question. Lorsque les experts d'Orly sont venus, ils ont fait une étude à vol d'oiseau et ont dit que c'était un site acceptable, mais, dans ce temps-là, Saint-Luc et Saint-Jude ont été étudiés; ces sites ont été mentionnés, mais

ont été repoussés du revers de la main par le gouvernement fédéral. Je vous dis toujours et je vous répète que nous avons demandé et redemandé les études aéronautiques faites par des firmes comme celles que nous avons engagées après. Si le gouvernement fédéral nous avait donné ces études, le problème n'aurait pas été compliqué. Le gouvernement fédéral connaissait ces sites.

M. LAPORTE: Je ne veux quand même pas...

M. LUSSIER: Il les connaissait fort bien avant de prendre sa décision.

M. LAPORTE : Je ne peux quand même pas faire autrement que conclure que le site de Saint-Jean 2 a été suggéré après par la province de Québec et que les études ont été faites après que la décision eut été rendue.

M. LEBEL: Vous avez apporté votre conclusion avant de faire votre intervention...

M. LAPORTE: Le ministre vient de me le dire. Le ministre m'a dit que c'est la province de Québec qui l'a suggéré après.

M. LEBEL: Vous allez avoir le privilège de conclure tout à l'heure.

M. LAPORTE: Mais, étant donné que je n'ai pas eu le privilège de prendre connaissance de cela, je pense bien...

M. LUSSIER : Vous pourriez dire tout ce que vous voulez dire, vous pourriez déformer les vérités, comme vous êtes un expert en la matière. Vous allez pouvoir vous exprimer autant que vous le désirerez...

M. LAPORTE: M. le Président, nous avons décidé de rester fort calmes; si le ministre veut le prendre sur ce ton, je n'ai pas d'objection, notre réunion peut devenir infiniment désagréable. Je ne déforme pas la vérité, je m'acquitte tout simplement de mon rôle de membre de l'Opposition, qui a la responsabilité de poser des questions au gouvernement, au meilleur de sa connaissance.

M. LEBEL: En temps et lieu.

M. LAPORTE: M. le Président, en temps et lieu comme vous voudrez, mais le ministre n'a pas le droit, vous allez lui demander tout simplement de retirer ses mots — que je déforme la vérité — ce n'est pas exact, il n'a pas le droit de le dire. Et de toute façon, ce n'est pas exact.

M. LE PRESIDENT: Moi, je crois qu'on devrait laisser au ministre au moins...

M. LAPORTE: M. le Président, ce n'est pas de cela que je vous ai parlé. C'est votre privilège de laisser finir le ministre. Vous avez raison. Mais le ministre n'a pas le droit de dire qu'un membre de cette commission déforme la vérité.

M. LEBEL: Si le leader de l'Opposition intercale des phrases dans un discours, cela ne peut pas faire autrement que de le déformer.

M. LAPORTE: L'ancien président de la Chambre est en train de nous dire que le ministre a le droit de déclarer qu'on peut dire à un collègue qu'il déforme la vérité. Cela m'étonne.

M. LEBEL: Non, non. Remarquez bien la phrase que j'ai dite. Là, vous déformez justement la vérité.

M. LAPORTE: Je ne la déforme pas, je dis: Vous tentez précisément...

M. LEBEL: Je dis simplement ceci, M. le Président, c'est que, lorsque l'on interrompt, on ne peut pas faire autrement. Tout le monde sait que tronquer une phrase, par exemple, peut faire pendre un homme. Alors, vous l'interprétez...

M. LAPORTE: M. le Président, si on veut interpréter... Là, nous sommes en train de perdre du temps! Ce serait bien plus simple que le ministre dise qu'il va retirer les paroles qu'il a dites à mon sujet, parce que je vais insister. C'est bien beau de perdre du temps sur des questions de procédures, on déforme ou on ne déforme pas. Continuons donc notre étude. Nous avons des affaires sérieuses à faire. Alors, le ministre serait bien mieux de retirer ses paroles, tout simplement, et de continuer.

M. LUSSIER: Je pense que la population et les gens qui sont ici ont déjà jugé.

M. LAPORTE: Jugé quoi? Pourquoi se réunir s'ils ont déjà jugé?

M. LUSSIER: De juger de votre crédibilité.

M. PINARD: Nous jugeons que vous êtes en retard.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre! Si nous voulons que le ministre finisse, nous allons le laisser parler.

M. LUSSIER: En ce qui concerne le rapport Simpson, on y démontre qu'un aéroport international à Saint-Jean 2 peut être utilisé à pleine capacité; de plus, l'auteur confirme que même si la zone de restriction en territoire américain était inexistante, les voies aériennes nord-sud pour Saint-Jean 2 contourneraient dans la

pratique cet espace aérien actuellement à réserver.

Finalement, après analyse des quatre directions d'exploitation des pistes de Saint-Jean 2, M. Simpson conclut que l'espace de 26 milles entre la frontière canado-américaine et le site Saint-Jean 2, est suffisant pour permettre l'orientation par radar des appareils ainsi que des atterrissages et des envolées. Ainsi poursuit M. Simpson: Nos études révèlent clairement que la proximité de la frontière américaine ne limitait pas sérieusement la capacité d'un aéroport implanté à Saint-Jean 2.

Donc, toujours selon M. Simpson, les aéroports combinés de Dorval — Sainte-Scholastique, et Dorval — Saint-Jean 2 auraient des capacités identiques et le site de Saint-Jean 2 ne représente aucun problème quant à l'espace aérien.

Dans les rapports des experts américains qui nous ont été remis, il est clairement reconnu :

- que les espaces réservés à la région de Plattsburg — Burlington n'affectent pas l'utilisation maximale d'un aéroport situé à Saint-Jean 2;
- que l'espace aérien en territoire canadien est suffisant pour permettre l'utilisation maximale d'un aéroport situé à Saint-Jean 2;
- que les schémas de circulation aérienne élaborés par nos experts permettent une utilisation maximale d'un aéroport situé à Saint-Jean 2, tout en conservant généralement le système actuel des vecteurs existant dans la région frontalière (pour votre information, M. le Président, les vecteurs sont des routes aériennes);
- que les changements de procédure relative à la circulation aérienne, à la suite de l'implantation d'un aéroport international à Saint-Jean 2, serait de nature technique et administrative qui ne mettrait aucunement en jeu la souveraineté du Canada;
- que la capacité du système aéroportuaire montréalais serait équivalente, avec Saint-Jean 2, à celle de Sainte-Scholastique.

Ne sont-ce pas là des révélations étonnantes après les lettres négatives que nous avons reçues du gouvernement fédéral? M. le Président, le gouvernement fédéral n'avait donc aucune raison sérieuse d'éliminer, de la façon dont il l'a fait, la région de Saint-Jean sur la rive sud pour des considérations aéronautiques. Les membres de la commission peuvent à volonté interroger les deux groupes d'experts ici présents. M. Robert Simpson du MIT, M. Edmund D. Dickenson de la firme James C. Barclay de New York. Ces messieurs vous démontreront comme un aéroport à Saint-Jean 2 est techniquement aussi réalisable et efficace qu'un aéroport à Sainte-Scholastique et cela au strict plan de l'aéronautique.

L'Office de planification et de développement a aussi examiné le problème de l'accès au nouvel aéroport afin de préciser quels pouvaient être les meilleurs endroits pour placer un aéroport, afin que celui-ci ait la meilleure accessibilité compte tenu des coûts et des liaisons avec le centre-ville de Dorval. On sait que ce problème de la circulation terrestre et des coûts est extrêmement compliqué et au moins sept études différentes ont été faites sur le sujet. Chacune est arrivée à des conclusions différentes et nous avons cru bon nous-mêmes, avec l'Office de planification, de reprendre le dossier.

Je me permets, M. le Président, de vous citer la conclusion de cette étude, considérant que cette opinion est aussi valable que celle du gouvernement fédéral, dans la mesure où nous sommes en présence de témoignages contradictoires.

A notre avis, dit le rapport de l'Office de planification, l'accessibilité de l'aéroport international de Montréal, mieux qu'en termes de dépenses et capital, doit être évaluée du point de vue des avantages que retire l'usager de l'aéroport et des voies aménagées pour accéder à l'un ou l'autre emplacement.

A cet égard, l'emplacement sud présente des caractéristiques nettement plus favorables que le nord. Cela est vrai en matière de distance et de temps, de parcours de l'emplacement sud au centre ville et vice versa. Cela est également vrai en matière des coûts monétaires directs ou indirects assumés par l'usager de l'aéroport, quels que soient le mode de transport emprunté et sa provenance.

Comme ces deux facteurs apportent un avantage parfois très sensible à l'emplacement, nous sommes portés à croire que l'implantation de l'aéroport, du point de vue de son accessibilité générale et pas seulement du point de vue de l'immobilisation acquise, serait préférable au sud. D'autre part, l'Office de planification et de développement a examiné très attentivement l'importance du développement économique et l'aménagement du territoire découlant de l'implantation d'un aéroport dans la région de Montréal.

On sait que, pour le Québec, il était important de placer un aéroport au début d'un axe économique allant de Montréal à Québec, plutôt que de placer un aéroport à la fin de l'axe économique de Toronto à Montréal. Comme le témoignage du professeur Benjamin Higgins a été, semble-t-il, prépondérant dans la décision fédérale de placer un aéroport à Sainte-Scholastique, le Québec a décidé de faire examiner lui aussi le problème par un spécialiste international dont la réputation mondiale est reconnue, le professeur Hans Blumenfield, de l'Université de Toronto. On sait aussi que le professeur Hans Blumenfield a travaillé pendant de longues années comme expert auprès de l'équipe du service d'urbanisme de la ville de Montréal à l'élaboration du plan témoin de Montréal. Il

connaît donc à fond la grande région de Montréal. Le professeur, après avoir dûment considéré les vocations du sol prévu sur le plan témoin de Montréal et la nécessité de stériliser les territoires environnants de l'aéroport, arrive à la conclusion que, du point de vue de l'aménagement du territoire, la priorité décisive accordée d'abord à l'emplacement de Saint-Jean par rapport à celui de Sainte-Scholastique tient toujours. H prétend qu'il ne serait pas possible de stériliser une zone suffisante aux alentours de l'aéroport, à l'emplacement nord-ouest, et qu'il serait préférable et possible de le faire sur l'emplacement sud. Ainsi, le conflit pourrait être réduit au minimum: "This is the main and this is the reason for preferring the south site", dit son rapport en page 6.

D'autre part, l'office de planification lui-même, à la fin de son rapport, déclare que le milieu urbain industriel de la rive sud de la région métropolitaine de Montréal réunit un faisceau de conditions et de facteurs de localisation qui exerce et exercera longtemps un vif attrait sur les industries nouvelles. Cet atout se verrait considérablement renforcé par la proximité du nouvel aéroport et le complexe industriel multisectoriel qui ne manquera pas de l'accompagner à long et à court terme.

Le professeur Blumenfield est à la disposition des membres de la commission pour donner plus d'éclaircissements sur son rapport.

Voici, résumé brièvement, M. le Président, le dossier qui a été préparé par et avec l'Office de planification et de développement.

Tous ces dossiers ont été envoyés confidentiellement par M. Jean-Jacques Bertrand à M. Trudeau, le 20 octobre 1969. De mon côté, je faisais parvenir tous ces documents à M. Jamieson et, à cette époque aussi, je remettais confidentiellement à M. le chef de l'Opposition, M. Lesage, une copie de ces documents.

Le Québec n'a pas voulu embarrasser le fédéral. Il n'a pas voulu faire une escalade dans l'opinion publique. Il a simplement voulu démontrer sa coopération et obtenir celle de son interlocuteur. Six semaines après, nous recevions une réponse du fédéral, le 27 novembre 1969. M. Trudeau répond à M. Bertrand. Cette réponse de M. Trudeau se présente dans le même style que toutes les autres réponses passées du gouvernement fédéral sur le dossier de l'aéroport. C'est un non catégorique qui déclare ne pas changer le choix de Sainte-Scholastique et ne pas avoir l'intention de le faire, une stricte fin de non-recevoir.

M. LAPORTE: Quelle date, s'il vous plaît?

M. LUSSIER: Le 27 novembre.

En somme, M. le Président, non seulement M. Trudeau dit non à un examen plus approfondi du dossier de cette localisation, mais encore il propose purement et simplement que le gouvernement fédéral accapare la juridiction du gouvernement provincial et fasse lui-même

l'aménagement du territoire adjacent à l'aéroport. Il propose, en effet, que l'administrateur délégué du fédéral, M. Baribeau, préside un comité pour étudier les problèmes d'un service public et de l'aménagement des environs de l'aéroport. Toute la juridiction du Québec, en matière d'aménagement et de développement, est mise en cause, pour ne pas dire balancée. Allons-nous assister, en matière d'aménagement et de développement économique, au même style de négociations que pour la localisation? N'étions-nous pas et ne sommes-nous pas encore aujourd'hui conjointement en droit, non moins en conscience, de nous poser la question?

M. le Président, le Québec sait maintenant que le fédéral a irrémédiablement décidé de construire cet aéroport à Sainte-Scholastique. Il ne nous reste qu'à tirer le meilleur parti des conséquences de ces décisions prises par d'autres. Le Québec, du même souffle, entend assumer toutes ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire et de développement économique et il a décidé de créer toutes les structures nécessaires pour jouer pleinement son rôle, à la suite de l'implantation de l'aéroport.

C'est dans la perspective de la juridiction qu'il a le devoir d'assumer. C'est pour le plus grand bien de l'ensemble de la population québécoise que le gouvernement du Québec a annoncé récemment une autre ronde de négociations, mais cette fois, sur l'aménagement et le développement.

Doit-on, aujourd'hui, M. le Président, en abordant ce débat qui doit être une recherche collective beaucoup plus qu'une simple argumentation politique ou encore partisane, doit-on, parce qu'on a tenté par tous les moyens de dresser contre nous une opinion publique, qui s'inquiétait de notre refus justifié, doit-on, une fois de plus, céder dans les secteurs de notre juridiction exclusive, parce que le fédéral tente de faire croire que le Québec s'oppose au développement économique et à l'aménagement du territoire, alors que lui-même s'en occuperait si volontiers et avec tant d'empressement?

Non, M. le Président, nous avons fermement l'intention d'être de la partie et de l'être jusqu'au bout, en ce qui concerne l'aménagement du territoire et le développement économique. Comment se fera-t-il? Nous allons dégager ici, M. le Président, les grandes lignes de notre action.

Le 13 janvier dernier, pour amorcer l'action dans ce sens, je prenais l'initiative d'inviter M. Jamieson, ministre fédéral des Transports, et lui remettais un document résumant un certain nombre de propositions en vue d'arrangements possibles aux deux niveaux de gouvernement, pour l'aménagement et le développement économique, découlant de l'implantation de l'aéroport.

Les propositions étaient les suivantes, l'ac-

ception des cinq principes généraux dont voici la substance :

L'implantation d'un nouvel aéroport nécessite la planification et le développement concerté de l'aéroport que nous appelons zone 1, zone prioritaire, cette zone-ci; les environs de l'aéroport c'est la zone 2, les environs immédiats.

Il revient aussi au provincial d'aménager la zone 3 qui pourrait partir des autoroutes et aller vers l'est au Québec.

Or, il revient, à notre avis, au gouvernement fédéral de planifier et d'aménager l'aéroport strictement dit dans la zone 1.

Il revient au Québec de planifier et d'aménager les environs immédiats de la région de l'aéroport, soit la zone 2 et la zone 3.

Il est nécessaire qu'il y ait une coopération étroite entre les deux gouvernements dans l'exercice de la responsabilité respective.

À la lumière des principes ci-dessus et considérant que c'est le gouvernement fédéral qui a pris unilatéralement la décision d'implanter un aéroport dans cette région, il est normal que le Québec s'attende de bénéficier de mesures monétaires qui l'aideront dans ses efforts pour promouvoir le développement dans la région située à l'est de l'aéroport, zone 3.

À la lumière de ces cinq principes directeurs, le Québec proposait deux grandes mesures :

- 1) Les expropriations faites par le gouvernement fédéral de terrains ne devant pas servir à l'aéroport proprement dit doivent être annulées ou les terrains en question doivent être cédés au Québec suivant les propositions déjà faites par le ministre des Transports du Canada au ministre des Affaires municipales lors de la rencontre du 22 janvier 1969.
- 2) Un comité conjoint ministériel devrait être constitué, du côté fédéral, par le ministre des Transports et le ministre de l'Expansion économique régionale, et, du côté québécois, par le ministre des Affaires municipales et le ministre délégué à la Planification, M. Marcel Masse.

Ce comité ministériel aurait la responsabilité générale:

- de coordonner l'action des deux gouvernements et notamment de mettre en place les mécanismes de relation entre le responsable de la planification et de l'aménagement de l'aéroport proprement dit, zone 1, et des environs immédiats, zone 2;
- de diriger la préparation, d'ici le 30 juin 1970, des modalités d'aménagement et de financement du développement de la région de l'aéroport, zone 3.

Voilà le résumé des propositions que nous avons présentées à M. Jamieson, le 13 janvier dernier, lors de notre rencontre.

M. le Président, une semaine plus tard, des

fonctionnaires du gouvernement du Québec rencontraient les fonctionnaires du ministère des Transports pour approfondir ce document.

M. PINARD: A quelle date à peu près?

M. LUSSIER: C'était le 13 janvier, la rencontre des ministres; une semaine après, rencontre de hauts fonctionnaires pour scruter le document et en arriver à une entente.

Depuis lors, nous n'avons plus entendu parler du gouvernement fédéral, pas un mot. On nous avait dit que le progrès des négociations était une chose urgente et surtout on l'avait dit aux journaux. Mais, devant une proposition précise du Québec, on ne se presse plus, on ne bouge pas. Il y a deux mois que cette proposition a été posée, et nous attendons la réponse du fédéral.

La seule réponse, M. le Président, nous la retrouvons dans le Hansard du 30 janvier à la page 3028: M. Théogène Ricard ayant demandé à M. Jamieson si un accord avait été conclu avec le Québec relativement avec l'aéroport de Sainte-Scholastique, celui-ci a répondu: "M. l'Orateur, étant donné que l'aéroport relève entièrement du gouvernement fédéral, un accord officiel de ce genre n'est pas nécessaire aux termes de nos accords. J'espère pouvoir faire un exposé complet de la situation mardi ou mercredi prochain". Or, un tel exposé n'a pas eu lieu.

Nous devons donc tirer de nouveau, quant à nous, nos conclusions sur le style de fédéralisme, sur la conception que les autorités fédérales se font de la coopération entre deux ordres de gouvernement qui ont des juridictions complémentaires dans un dossier aussi important que celui de l'aéroport.

C'est un fédéralisme à sens unique. Le gouvernement fédéral a dit non sur le premier dossier de localisation. Il a dit non sur le deuxième dossier de localisation. Il n'a pas répondu aux propositions du Québec sur l'aménagement et le développement économique.

Quant à nous, nous avons pris et nous allons prendre notre entière responsabilité en matière d'aménagement et de développement économique. Nous allons prendre tous les moyens financiers pour que la totalité des retombées économiques se fasse au Québec, pour que les grandes lignes de l'aménagement de notre territoire soient respectées. Nous avons constitué, et nous allons créer, au fur et à mesure des besoins, toutes les structures nécessaires.

Voici les décisions que nous avons déjà prises concernant le bureau d'aménagement de l'aéroport, qui a été unanimement créé au moment de son adoption par le bill 48, le 30 juin 1969. Le bureau a tenu ses premières réunions; il a pris les décisions sur les mécanismes d'action à mettre en place. Il recrute son personnel technique. Il va préparer les schémas d'aménagement du territoire. Il va prendre toutes les disposi-

tions nécessaires pour tirer profit au maximum des effets économiques de l'aéroport. Il est composé pour le moment de M. Yves Ryan, président et directeur général; de M. Arthur Tremblay, président et directeur général de l'Office de planification et de développement du Québec; de M. Yvon Tremblay, sous-ministre adjoint à la planification au ministère des Affaires municipales, tous deux nommés membres le 24 février 1970.

Quels sont les pouvoirs du bureau? Ce sont les suivants:

Premièrement, il doit préparer le plan d'aménagement du territoire, selon l'article 10 du bill 48, et doit indiquer, pour les fins pour lesquelles devra servir chacune des parties de ses territoires: L'emplacement des grandes artères de circulation, les services publics qui doivent y être installés ou modifiés; les endroits où seront construits les habitations, les établissements commerciaux, les établissements industriels, et tout autre immeuble, y compris les édifices publics. Ce plan et ces modifications doivent être approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil et deviennent obligatoires à compter de leur publication dans la Gazette Officielle du Québec.

Deuxièmement, le bureau a tous les pouvoirs de réglementation qui peuvent être ceux des municipalités faisant partie de son territoire. Bien plus, le bureau a les pouvoirs de la Commission municipale. Il peut mettre en tutelle, avec l'assentiment du lieutenant-gouverneur en conseil, toute municipalité de son territoire, si c'est nécessaire. Il peut faire toutes les propositions de restructuration municipale qui lui semblent fondamentales. Il peut proposer la création de nouvelles villes, s'il juge à propos que c'est là la meilleure formule pour aménager rationnellement le territoire des environs de l'aéroport.

Troisièmement, le bureau est l'interlocuteur le plus immédiat pour l'organisme fédéral qui a la responsabilité de construire l'aéroport. C'est à lui qu'il importe de coordonner la réalisation des équipements provinciaux: voirie, réseaux de gaz, électricité, parcs industriels, zones domiciliaires, qu'il sera nécessaire de réaliser pour que l'aéroport fédéral puisse fonctionner.

Je vous souligne, M. le Président, qu'il faudra bien que le fédéral décide de s'asseoir à une table et de discuter sérieusement, s'il veut que l'aéroport puisse recevoir tous les services qui lui sont essentiels.

Le Québec a donc mis en place une première structure, qu'il veut efficace, fonctionnelle, sérieuse, capable de réaliser des choses rapidement et pour le plus grand bien du Québec. Pour profiter au maximum du développement économique et social engendré par l'aéroport, l'Office de planification et de développement du Québec créera un organisme chargé de dégager les programmes d'action économique et sociale à entreprendre au niveau de l'ensemble

de la région, surtout de la zone 3. L'organisme aura comme rôle d'aider à la préparation des programmes de développement pour l'ensemble de la région, d'aider à la préparation des programmes d'immobilisation des différents ministères ou organismes gouvernementaux du Québec dans la région, de dégager annuellement les propositions monétaires concernant les programmes qui doivent être mis en oeuvre par les ministères.

De plus, cet organisme pourra utiliser un fonds de développement, créé spécifiquement aux fins du développement de cette région, qui servira à défrayer les coûts de fonctionnement de cet organisme ainsi qu'à acheminer les sommes requises pour absorber le coût de certains programmes d'infrastructure, d'équipement et autres, qui seront rendus nécessaires pour le développement accéléré de cette région.

Ce fonds sera alimenté annuellement par la Législature ou pourra encore recevoir des fonds du gouvernement du Canada ou de tout autre organisme, selon les ententes acceptées par le gouvernement du Québec.

Une fois le programme de développement de la région préparé, les programmes d'équipement des différents ministères provinciaux décrits, ces programmes seront véhiculés aux différentes instances décentralisées, comme les communautés régionales, pour les traduire dans un plan d'aménagement.

Nous poursuivons un troisième objectif, M. le Président, c'est celui d'obtenir une action concertée de toutes les municipalités de la grande région de l'aéroport, de façon que les nouveaux équipements sociaux, commerciaux et domiciliaires de la voirie soient coordonnés pour en tirer le maximum de profit. De la même façon qu'il existe maintenant un interlocuteur représentatif de toutes les municipalités sur l'île de Montréal, avec la communauté urbaine de Montréal, nous avons l'intention de constituer un interlocuteur représentant toutes les municipalités de la région de l'aéroport. L'enjeu est trop important, M. le Président, en termes d'aménagement de territoire et du développement économique, pour laisser les municipalités à elles-mêmes, se préparer en vue des nouvelles obligations régionales et afin de les empêcher de pratiquer l'une envers l'autre une certaine surenchère qui, à la longue, serait nocive.

Nous avons l'intention ferme de créer deux communautés régionales. Le bureau d'aménagement et les communautés régionales que nous avons l'intention de mettre sur pied devront nécessairement concerter leur action pour préparer l'exécution des plans d'aménagement. Nous sommes convaincus que les dirigeants locaux comprendront cet impératif et qu'ils participeront loyalement au fonctionnement de cet organisme, de ces organismes plutôt, qui leur rendront de grands services.

Je suis informé par le bureau d'aménagement

que les offres de collaboration affluent de la part des municipalités et des organismes volontaires. Par ailleurs, il faut bien comprendre qu'il ne s'agit pas de faire disparaître les municipalités, il s'agit de confier à un organisme intermunicipal un certain nombre de fonctions municipales, pour les fins d'aménagement et de développement. Toutes les municipalités qui seront présentes au grand conseil des communautés régionales désigneront leur comité exécutif et auront droit au chapitre. Les municipalités de cette région de l'aéroport seront donc bien placées pour participer aux décisions les concernant.

La première communauté régionale, c'est-à-dire la communauté régionale de l'aéroport international de Montréal, M. le Président, couvrira approximativement un territoire allant de Lachute à Saint-Jérôme à l'Épiphanie et le long du Saint-Laurent, en passant par Saint-Eustache et Oka. La seconde communauté régionale couvrira dans les grandes lignes le territoire actuel de la sous-région économique de Lanaudière.

Ce sont là, M. le Président, les organismes qui seront mis en place sous la direction du ministre et du ministère des Affaires municipales et du ministre de l'Office de planification. Nous répétons que, du côté fédéral, nous avons demandé que les titulaires du ministère des Transports et du ministère de l'Expansion économique régionale rencontrent les ministres québécois responsables de ce dossier.

M. le Président, permettez-moi, en terminant, de résumer succinctement. Premièrement, le choix de l'emplacement de Sainte-Scholastique par le fédéral s'appuyait uniquement sur des motifs d'aéronautique, alors que nous avons établi que le site proposé par le Québec sur la rive sud satisfaisait également à ces exigences. Nous venons de prouver, M. le Président, avec un dossier technique parfait, irréfutable, que le fédéral, au moment de sa décision, n'a même pas étudié sérieusement notre proposition concernant la rive sud. Deuxièmement, le dossier déposé devant cette commission, M. le Président, démontre que le gouvernement central n'a pas hésité à prendre une décision unilatérale en faveur de Sainte-Scholastique, après avoir pris soin, au cours des supposées négociations, de nous refuser l'accès de certains de ses rapports.

Le résultat de l'opération est que nous sommes aujourd'hui placés devant l'unique solution d'avoir à bonifier par la force des choses des conséquences nées d'une situation juridictionnelle des plus confuses et d'un type auquel le Québec n'a jamais encore eu à faire face.

Enfin, troisièmement, M. le Président, nous avons fait valoir avec une particulière énergie, tout au cours de ces débats, les impératifs de notre politique de développement économique et d'aménagement du territoire. Ces priorités demeurent au premier plan de nos travaux, et nous sommes dotés de toutes les structures

nécessaires de planification, d'organisation et de contrôle. Quelques-uns de ces divers mécanismes sont déjà en oeuvre pour donner à l'implantation de l'aéroport international de Sainte-Scholastique toute l'impulsion qu'il faut pour retirer l'impact maximal des retombées économiques, dans le meilleur intérêt des citoyens de cette région et de tout le Québec.

Vous me permettez, en terminant, de vous donner la liste des gens qui sont nos invités, la liste des experts invités à cette commission parlementaire: Du Bureau d'aménagement de l'aéroport, M. Yves Ryan, le président; M. Arthur Tremblay, président de l'Office de planification et de développement du Québec; M. Yvon Tremblay, sous-ministre adjoint au ministère des Affaires municipales.

Pour ce qui est de l'aménagement du territoire et de développement économique, M. Blumenfield, professeur en aménagement à l'Université de Toronto; M. Paul Laliberté, directeur adjoint au service d'urbanisme de la ville de Montréal; M. Guy Coulombe, directeur adjoint de l'Office de planification et de développement du Québec; M. Gérard Vibien, économiste à l'Office de planification et de développement du Québec; M. Henri Perron, directeur de la planification au ministère de la Voirie; M. Robert Robert, directeur adjoint de la planification au ministère des Affaires municipales;

Du côté aéronautique, M. Robert Simpson, consultant-directeur de Flight Transportation Laboratory, Massachusetts Institute of Technology; M. Edmund G. Dickenson, consultant-président de James C. Buckley, New York; M. Tirey Vickers, consultant de Associated Air Traffic Control Analysts, et aussi M. Bruno Riendeau, économiste spécialisé dans le transport à l'Office de planification et de développement du Québec; et pour ce qui est de l'aspect constitutionnel, le professeur Edward McWhinney, directeur de la faculté de droit aérien de l'université McGill.

M. le Président, nous pouvons, si vous le permettez, commencer à interroger les experts.

M. LAPORTE: M. le Président, le ministre vient de nous livrer un texte très long, qui porte sur un nombre de problèmes impressionnants. Il vient surtout de nous remettre un dossier qui comporte sept cahiers. Pour avoir une idée bien claire de ce qui doit se passer, pour être en mesure d'interroger, s'il y a lieu, les experts qu'il y a devant nous de façon efficace, il est bien certain que le ministre et la commission n'auront aucune objection à ce que la commission ajourne la séance pour que nous ayons le temps de prendre connaissance des documents qui nous ont été remis ce matin.

Comment voulez-vous que nous puissions interroger ou M. Blumenfield ou l'un quelconque des autres experts qui sont ici présents, puisque nous n'avons même pas eu le temps d'ouvrir les cahiers qu'eux-mêmes ont prépa-

rés? M. le Président, je propose donc que cette commission ajourne ses assises à demain matin, dix heures et demie, pour que nous ayons le temps de prendre connaissance des documents.

M. LEBEL: Est-ce que le leader de l'Opposition n'admettrait pas tout de même qu'il y a sûrement des gens — autant du côté de l'Opposition que de l'assistance — qui pourraient poser quand même des questions aux experts qui, entre nous, ne peuvent pas rester à notre disposition longtemps comme cela?

M. LAPORTE: Je suis convaincu que, parmi les membres de l'Opposition, il n'y en a pas un seul qui ait pris connaissance des documents. Les experts qui sont venus, les uns de Boston, les autres de New York, les autres de Toronto devaient, évidemment, s'attendre qu'ils puissent séjourner à Québec plus que 24 heures. J'imagine, et c'est bien normal, que leur temps à Québec est rémunéré. M. le Président, je crois, que l'opinion publique en général, et cette commission en particulier, vont trouver extrêmement raisonnable qu'avant de poser des questions sur des textes, nous ayons au moins le temps de les lire. Je viens de les recevoir, comme les autres membres de la commission.

Alors, M. le Président, je demande, en toute tranquillité et en toute bonne foi, qu'on nous donne 24 heures pour les lire et je vais passer la nuit, s'il le faut, avec nos collègues de la commission pour les lire. Actuellement, je ne suis pas capable.

M. LEBEL: Nous sommes d'accord. En fait, je sais bien que les membres de l'Opposition pourront prendre connaissance de cela. Je l'admets, c'est clair. Mais je me demandais s'il n'y aurait pas, dès ce matin, des questions qui pourraient être soumises aux experts. Je sais qu'il y a des gens qui ont suivi de très près cette affaire. Je pense au député de Deux-Montagnes, qui est intervenu en Chambre assez souvent, et au député de Drummond. Il y aurait sûrement des questions qui nous permettraient d'avancer le travail.

Et il y a une autre chose, demain matin, quand même, des gens qui ont d'autres programmes, nous ne pouvons pas demander à tous les gens qui sont ici ce matin de revenir siéger demain matin. Ce serait peut-être à une date ultérieure. Quant à moi, je vous dis que ce serait difficile de prévoir cela pour demain matin.

M. LAPORTE: Je n'ai pas d'objection à ce que ce soit reporté à une date ultérieure. M. le Président, nous sommes en présence d'un dossier complet. Le ministre qui a fait un exposé — je l'admets — très clair, très précis, nous a parlé de certains événements qui se sont passés avant que la décision du gouvernement fédéral ne soit annoncée, de certains événements qui se sont passés depuis que la décision du gouvernement fédéral a été annoncée et certains

événements qui vont commencer à prendre forme dès aujourd'hui. Je crois que si nous voulons, nous de l'Opposition, remplir au mieux de notre connaissance notre devoir de répondre à ce qu'a dit le ministre et de poser des questions, nous devons faire une synthèse de tout ce travail. Etant donné que cela fait déjà quelques mois que nous attendons une séance de cette commission, je ne crois pas qu'il y ait péril en la demeure si nous attendons le temps qu'il faudra.

M. LEBEL: Nous disons simplement que nous croyions qu'il y avait possibilité de débayer un peu le terrain pour entrer dans la matière. Nous sommes convaincus qu'avec un bon contre-interrogatoire sur le discours du ministre aux experts, nous aurions déjà fait un travail considérable pour aujourd'hui. Là, nous perdons...

M. LAPORTE: Nous ne perdons pas, mais je vous avoue que, si nous devons travailler ce matin, là, nous allons perdre du temps. Parce que je ne sais pas par où commencer. Quelle première question vais-je poser à un expert comme M. Blumenfield?

M. DEMERS: Si nous en posions, nous.

M. LEVEILLE: J'en ai deux à poser.

M. LUSSIER: Il y a des principes d'aménagement que l'on doit appliquer lors de l'implantation d'un aéroport international. Et M. le professeur Blumenfield au point de vue de l'aménagement, a une théorie...

M. LAPORTE: Oui, c'est cela. Plus il est expert, plus j'ai besoin de me préparer...

M. LUSSIER: ... qu'il a mise au point. C'est assez intéressant à connaître.

M. LAPORTE: Certainement. Mais ceci ne nous justifierait pas d'interroger le professeur, lui ou un autre expert, avant d'avoir pris connaissance de son texte. Je veux bien interroger sur le contenu de son texte. Mais je ne le connais pas. Alors, ce matin, bien honnêtement, ce que nous pourrions faire, à mon avis, n'avancera pas le débat. Nous serions aussi bien de nous préparer une séance très dense, très longue, si vous voulez, pour une prochaine séance. Nous allons, nous-mêmes, collégialement, prendre connaissance des textes et nous serons prêts à poser des questions très pertinentes; peut-être même, après avoir pris connaissance des textes, déciderons-nous que nous n'avons pas de questions à poser.

Sur un problème comme celui-là, je crois que la commission va se rendre compte que ce n'est peut-être pas un sujet où on devrait aller à la pêche, en posant plusieurs questions, pour

essayer de tomber sur quelque chose de plus important. Je ne suis pas en mesure, personnellement, ce matin, et mes collègues sont certainement de mon avis comme les autres membres de la commission, je ne suis pas en mesure ce matin de contre-interroger, de façon sérieuse, sur des textes dont je n'ai pas pris connaissance.

M. PINARD: M. le Président, est-ce que le ministre pourrait nous faire tenir immédiatement copie de son texte? Parce qu'il est substantiel, il est long. Il a fait dérouler devant nous le film des événements. Il faudrait s'en servir, et peut-être que l'Opposition déciderait d'abord d'interroger le ministre avant d'interroger les experts.

M. LEBEL: C'est enregistré.

M. PINARD: Oui, je comprends, mais c'est beaucoup plus facile là de l'avoir...

M. DEMERS: Vos interventions ont été enregistrées avec le texte du ministre.

M. LUSSIER: Je vais en faire faire des copies.

M. PINARD: Oui. Ce sera beaucoup plus rapide, je pense. Cela va peut-être servir à...

M. LEVEILLE: M. le Président, je voudrais savoir ce qui arrive, parce que j'ai quand même quelques questions à vous poser. J'ai écouté le ministre attentivement et, personnellement, je suis prêt à poser quelques questions.

M. LAPORTE: Si on est en mesure de poser des questions sans avoir pris connaissance des textes, on peut poser des questions; quant à moi, je ne le ferai pas.

M. LEVEILLE: On a entendu le ministre qui a fait un exposé très précis.

M. LAPORTE: Ah, je n'ai pas d'objection que quiconque pose des questions.

M. PINARD: On ne veut pas vous enlever vos droits. On voudrait conserver les nôtres.

M. DEMERS: On sera plus prêt, aussi prêt que vous la prochaine fois, mais là on a des questions à poser et on voudrait les poser.

M. PINARD: On tient pour acquis que vous avez été mieux informés que nous ne l'avons été.

M. LEVEILLE: Ah bien ça! C'est vous qui le dites.

M. LUSSIER: Il y a des gens assidus.

M. PINARD: Des gens assidus? Où? A quel endroit?

M. LEBEL: Tout d'abord, disons que pour demain matin, ce serait impossible, parce qu'on me signale aussi que des experts sont retenus ailleurs. Quant à nous aussi, le programme est assez chargé pour demain. Disons donc qu'on ajourne sine die et qu'on va s'entendre pour une date où le ministre pourra...

M. LUSSIER: On communiquera avec les gens pour savoir si on peut les avoir à telle date.

M. SEGUIN: Un ajournement sine die nous laisse pas mal en l'air. Je pense qu'il faudrait peut-être préciser un peu plus, parce qu'un ajournement sine die...

M. LAPORTE: Cela pourrait peut-être être la semaine prochaine.

M. SEGUIN: Disons que c'est la semaine prochaine...

M. LEBEL: Nous disons donc que c'est ajourné...

M. LAPORTE: Alors on s'entend pour que, dans le cours de la journée, on s'entende sur une date.

M. LEBEL: Très bien.

M. LAPORTE: Et la plus rapprochée possible. Parce que j'ai déjà de la misère à me refuser la tentation de répondre au ministre, je veux me préparer.

M. LUSSIER: Oui, je sais que ça doit vous forcer un peu.

M. LAPORTE: Cela ne sera pas facile pour le journal des Débats de constater que c'est du "retient bien". Nous aurons le temps ainsi de nous préparer davantage.

M. LUSSIER: Vous n'avez pas des questions à poser tout de suite?

(Fin de la séance: 11 h 48)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ dix (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires du journal des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (78-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index général est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. Il est disponible au coût de \$2. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 693-2771.

On s'abonne au journal des Débats en envoyant au comptable de l'Assemblée nationale \$8 par année. (Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances).

Le directeur
Benoît Massicotte
Bureau: 78-A
Téléphone: 693-2890