



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 011 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 7 décembre 2004

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports

Le mardi 7 décembre 2004

• (1605)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Avant d'entendre nos témoins d'aujourd'hui, nous avons quelques questions d'intendance à régler et je demanderais à nos invités de bien vouloir patienter quelques instants.

Chers collègues, vous avez sans doute sous les yeux le texte de certaines motions. Il y en a trois, mais elles ne sont pas numérotées. La liste parle du second rapport du sous-comité du programme et de la procédure, c'est-à-dire le comité de direction. Il s'agit d'un budget de fonctionnement étant donné que nous convoquons des témoins qui ont droit au remboursement de leurs frais de voyage et autres comme le prévoit le Règlement. Il y a également le rapport du comité de direction qui exige que je compare sous peu devant le comité de liaison. J'aimerais que cela puisse se faire cette semaine parce que ne nous serons peut-être plus ici la semaine prochaine, mais qui sait... Et si vous vous demandez pourquoi, c'est parce que le comité de liaison se réunit le jeudi. Il s'agit de lui demander son accord pour certaines dépenses.

Vous avez donc sous les yeux le second rapport du sous-comité, notre comité de direction.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Je voudrais proposer l'adoption des trois rapports.

Le président: Tous les trois? Parfait, quelqu'un a donc proposé l'adoption. Y a-t-il des questions? Non?

(Les motions sont adoptées [voir les *Procès-verbaux*].)

Le président: Merci beaucoup chers collègues.

Merci à vous monsieur Bonin.

Nous passons maintenant à notre ordre du jour. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à une étude sur la rétrocession des terres arables aux agriculteurs et anciens propriétaires de Mirabel. Vous verrez que cela est précisé.

Nous recevons aujourd'hui M. Cherry, le président et directeur général d'Aéroports de Montréal, M. Denis, président du comité des 11 000 acres, M. Éthier, un ancien exproprié, M. Jetté, un locataire de Transports Canada, et M. Macdonald de chez Bombardier.

Bienvenue à tous. Vous nous excuserez si nous avons tardé à commencer mais comme vous le savez peut-être, il y avait des votes à la Chambre cet après-midi, d'où ce retard.

En ce qui concerne le temps qu'il fait, vous serez peut-être contraints de rester encore un certain temps avec nous car vous risquez d'avoir du mal à retourner à Montréal.

Quoi qu'il en soit, nous permettons généralement aux témoins de faire une déclaration préliminaire. Je ne sais pas si vous allez parler individuellement ou collectivement. On ne me l'a pas dit. Je pourrais

donc peut-être commencer en vous demandant qui veut prendre la parole et dans quel ordre vous voulez le faire.

Monsieur Cherry, si vous voulez commencer, allez-y je vous prie.

M. James Cherry (président directeur général, Aéroports de Montréal (Dorval et Mirabel)): Je m'appelle Jim Cherry et je suis le président de l'administration aéroportuaire de Montréal. Je voudrais remercier le comité et son président de me donner ainsi l'occasion de prendre la parole devant vous aujourd'hui.

Pour plus de précision, ADM, ou Aéroports de Montréal, est une société sans but lucratif qui est l'administration locale responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement des aéroports internationaux de Montréal-Trudeau et de Montréal-Mirabel en vertu d'un bail de 60 ans conclu avec Transports Canada en 1992.

[Français]

On peut facilement diviser notre stratégie en trois volets: la prestation de services aéroportuares de qualité, tout en assurant la sûreté, la sécurité et l'efficience; le développement économique du Grand Montréal; la cohabitation harmonieuse avec le milieu, notamment quant à la protection de l'environnement.

En termes de gouvernance, nous respectons en tous points les règles d'imputabilité édictées par le ministère des Transports. Nous sommes actuellement régis par un conseil d'administration composé de 14 membres désignés entre autres par le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et le conseil d'administration lui-même.

Le conseil d'administration et le comité de direction sont appuyés par un comité consultatif communautaire formé d'un minimum de 20 membres issus de divers milieux s'intéressant au développement aéroportuaire.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous sommes régis par un bail foncier conclu en 1992 pour une durée de 60 ans. Il arrivera donc à échéance en 2052. Ce bail sera renouvelable pour une période de 20 ans. Toutes les obligations d'exploitation et de gestion des deux aéroports sont dévolues à ADM.

Notre orientation stratégique est claire. Nous avons trois axes de croissance: le transport de passagers, le fret aérien et le développement industriel. Pour remplir cette mission, nous comptons deux plate-formes spécialisées: Montréal-Trudeau, spécialisée dans le transport de passagers, et Montréal-Mirabel, spécialisée dans le fret aérien, le développement industriel et l'aviation d'affaires.

À titre d'information, j'ai inclus dans le document un bref historique de Montréal-Mirabel, qui couvre la période allant de 1969 jusqu'à ce jour. ADM est apparue en 1992. En fait, nous avons pris en charge ces installations à cette date. Pendant les années 1990, nous avons libéralisé les vols internationaux réguliers. Ces vols ont été transférés de Mirabel à Dorval. En 2002, nous avons pris la décision de spécialiser nos deux aéroports. Enfin, tout récemment, au début de novembre 2004, nous avons transféré tous les vols nolisés de passagers de Montréal-Mirabel à Montréal-Trudeau.

Il est important de mentionner que même après le transfert de tous ces vols de passagers, plus de 20 transporteurs exclusifs de fret demeurent actifs à Mirabel. Une douzaine d'entreprises industrielles d'envergure internationale, dont Bombardier, comme vous le savez, se sont installées dans la zone industrielle. Celles-ci utilisent les pistes pour les vols d'essai des aéronefs fabriqués ou réparés sur le site ou à proximité. On compte environ 26 000 mouvements d'aéronefs par année. Les principaux services y sont maintenus par ADM, NAV CANADA et d'autres fournisseurs.

[Traduction]

Pour votre information, après avoir pris la décision de spécialiser l'aéroport de Montréal-Mirabel en le réservant au développement industriel et au transport du fret, nous avons lancé une demande de propositions en avril 2004 afin d'identifier un projet viable pour le réaménagement de l'aérogare et des autres bâtiments laissés vacants depuis l'abandon du trafic passager. Nous voulions par là trouver un projet générateur d'emplois et de retombées économiques pour la région. Nous avons bien entendu effectué des consultations préalables avec Transports Canada et tenu des séances d'information avec les intervenants locaux ainsi qu'avec notre comité consultatif communautaire. Nous avons reçu huit propositions pour les bâtiments de Mirabel, dont quatre ont été retenues pour la seconde phase du processus d'évaluation. Notre décision devrait intervenir au mois de mai 2005.

Dans vos documents, il y a une carte. Il est important à mon avis que vous y jetiez tout de suite un coup d'oeil. En deux mots, cette carte montre les 17 000 acres qui sont actuellement occupés par ADM. Vous remarquerez qu'il y a deux séries de lignes jaunes sur la carte. La première série de lignes jaunes entoure les pistes et les bâtiments. C'est donc le noyau qui se trouve au centre de la carte. Vous pouvez voir les pistes au centre. Les 6 000 acres qui constituent la zone opérationnelle de l'aéroport représentent un tout petit périmètre très serré qui entoure les pistes et les bâtiments de l'aérogare.

Les 11 000 acres en question ici sont le périmètre extérieur que vous pouvez voir sur la carte. Comme vous pouvez le constater, les pistes et les autres terrains qui appartiennent à l'aéroport et qui sont actuellement exploités sont très proches de la limite de ces deux zones. Nous allons en parler dans quelques instants, mais il est tout à fait évident que si jamais nous voulions ajouter quelque chose à ce site—par exemple une nouvelle piste—le terrain utilisé pour ce faire devra se situer dans cette zone de 11 000 acres. Les 6 000 acres ne permettraient aucun plan d'expansion quel qu'il soit. Il est particulièrement important que vous regardiez bien cela, et nous y reviendrons dans quelques instants.

L'objectif général de notre plan directeur, et en particulier de celui de l'aéroport de Mirabel, est d'identifier les grandes orientations de développement de l'aéroport pour la période allant de 2003 à 2023. Nous avons remis ce plan directeur à Transports Canada l'an dernier.

Ce que vous voyez ici à l'écran—et je n'ai pas de plus gros tirage, mais vous en avez une copie dans votre documentation—montre un

plan d'utilisation des sols qui circonscrit l'utilisation des terrains de l'aéroport dans les différentes zones. Pour votre édification, il s'agit de l'intégralité des 17 000 acres. Il faut absolument que vous compreniez que les parties en bleu sont réservées à ce que nous appelons les activités aéronautiques, il s'agit en l'occurrence des pistes, des voies de circulation et autres zones réservées aux avions. Les secteurs en rouge sont réservés aux aérogares et au transit du fret. Les seules parties de la carte qui peuvent servir à des fins industrielles ou commerciales sont représentées en brun et en jaune, et il est donc très clair, selon notre plan directeur, que les terrains que nous détenons sont en majorité réservés à une utilisation aéronautique qui pourrait survenir plus tard, et pas pour autre chose.

• (1610)

[Français]

Voici quelques éclaircissements sur la réserve aéroportuaire. Nous avons parlé de 11 000 acres, incluant une section non utilisable, soit la tourbière. Aujourd'hui, 127 baux agricoles couvrent tout ce territoire. Ces baux rapportent mensuellement 14 600 \$ à ADM, c'est-à-dire moins de 180 000 \$ par année. Il est important de comprendre que 92 p. 100 de ces revenus sont remis à Transports Canada, selon les termes du bail. Il ne reste donc que 8 p. 100 de ce montant entre les mains d'ADM.

Les baux viennent à échéance en 2010. Ils sont renouvelables automatiquement à tous les cinq ans. Nous sommes très sensibles à l'argument des agriculteurs selon lequel il leur est difficile, avec un bail de cinq ou même dix ans, d'obtenir du financement pour les équipements dont ils ont besoin. C'est pour cette raison qu'en 2003, nous leur avons fait une offre de prolongation jusqu'en 2023. Cette offre n'a jamais été considérée par le syndicat des agriculteurs.

[Traduction]

Je pense qu'il est important de songer aux perspectives à long terme pour Montréal. L'aéroport Montréal-Trudeau que nous exploitons actuellement sur l'île de Montréal devrait pouvoir suffire au trafic passager pendant encore au moins 30 ans. Malheureusement, nous avions clairement dit qu'en 2002 le trafic voyageur pourrait fort bien devoir revenir à Mirabel après 2032. Pour cette raison, le conseil d'administration d'ADM a donc décidé en 2002 de nous ménager cette possibilité de revenir un jour à Montréal-Mirabel et de préserver ainsi la vocation future de cet aéroport pour le trafic voyageur. Pour que l'aéroport soit rentable et ne continue pas à perdre de l'argent comme c'est le cas actuellement, nous avons décidé d'accélérer le développement du secteur du fret à Mirabel et, dans toute la mesure du possible aussi, et développer l'activité industrielle.

Si nous devons un jour revenir à Montréal-Mirabel, nous devons à ce moment-là aménager au moins deux nouvelles pistes et deux nouvelles aérogares pour répondre aux besoins. Il faut absolument que vous compreniez bien qu'à l'heure actuelle, il n'y a que deux pistes à Mirabel, contre trois à Dorval. Le jour où Dorval ne suffira plus à nos besoins, il sera tout à fait évident qu'il faudra probablement trois, voire quatre pistes à Mirabel pour répondre aux besoins du moment. Comme je l'ai déjà dit, en vous parlant de la carte, la zone de 6 000 acres ne permet pas l'aménagement de nouvelles pistes.

En conclusion, Aéroports de Montréal estime qu'il est impérieux de conserver cette réserve de 11 000 acres. S'en départir pourrait avoir des conséquences très graves pour le développement et les besoins aéroportuaires de la grande région de Montréal.

Monsieur le président, je vous remercie pour votre bonne intention.

Le président: Merci, monsieur Cherry.

Monsieur Denis, voulez-vous y aller à votre tour?

[Français]

M. Marcel Denis (président, Comité des 11 000 acres): Nous ferons notre présentation en trois parties.

Bonjour, monsieur le président. Je m'appelle Marcel Denis et je suis agriculteur, président du Syndicat de base Sainte-Scholastique—Mirabel, fils d'exproprié et président du Comité des 11 000 acres formé en 2002. Je suis accompagné de M. Réjean Éthier, exproprié et ancien président de ce même syndicat de base, ainsi que de M. André Jetté, dont la famille a été expropriée. D'autres personnes qui nous accompagnent ont également subi l'expropriation.

Voici un résumé de ce scandale qui a débuté le 27 mars 1969, à 15 heures. Douze mille personnes étaient touchées, soit 3 126 familles et 14 paroisses. Alors que 97 000 acres ont été expropriées, 80 000 ont été revendues après 16 ans de bataille, et quelque 6 000 acres ont été consacrées à la zone opérationnelle de l'aéroport. Il reste donc 11 000 acres assujetties à un bail de 20 ans renouvelable aux cinq ans.

Les 11 000 acres doivent être rendues aux occupants actuels. Est-il moral, légal et humainement acceptable qu'un gouvernement exproprie des terres plus de 50 ans avant d'en avoir besoin? Dans le monde agricole, quand on pense en termes de continuité et de relève, on sait qu'on doit protéger ses investissements. La location empêche une partie des plus belles terres de Mirabel de se développer pour l'agriculture. C'est injustifiable.

En 2003, l'aéroport d'Atlanta, avec une superficie de 4 700 acres, pouvait accueillir 79 millions de passagers. Mirabel, avec les 6 000 acres de sa zone opérationnelle, a déjà de la disponibilité pour l'éternité.

Agriculteurs et familles de Mirabel auront payé le prix de ce qui devait faire de Mirabel un modèle d'aéroport moderne. La réalité témoigne plutôt d'une terrible et regrettable erreur. L'aéroport est fermé et les autorités lui cherchent une nouvelle vocation. Mais attention. Nous avons été expropriés dans un seul et unique but: permettre l'établissement d'équipements d'ordre aéronautique. Ni le gouvernement fédéral ni ADM ne pourront donc changer la donne sur un coup de tête. On n'a utilisé que 5 p. 100 des terres expropriées. Quel gaspillage!

En terminant, je remercie ceux qui m'ont donné l'occasion de m'exprimer. Je cède maintenant la parole à M. Éthier.

•(1615)

M. Réjean Éthier (ancien exproprié, Comité des 11 000 acres): Mesdames et messieurs, monsieur le président, je ressens une vive émotion à être ici aujourd'hui devant des députés des quatre partis du palier de gouvernement qui m'a exproprié sans aucune raison, il y a 35 ans. J'ai été exproprié en 1969. J'avais 33 ans. Je fais partie de la quatrième génération qui occupe les terres de mes ancêtres. Je suis producteur agricole et j'exploite une ferme laitière ainsi qu'une acériculture en pleine expansion.

Je suis venu plusieurs fois à Ottawa dans le cadre du dossier de l'expropriation. Je ne peux pas croire qu'après 35 ans, je me retrouve encore ici à revendiquer les 11 000 acres que l'on demandait aussi à cette époque, c'est-à-dire dans les années 1980. J'espère qu'on n'aura pas à les revendiquer aussi longtemps que dans le cas des 80 000 acres. Étant donné les appuis que nous avons reçus de tous les députés des partis de l'opposition, les choses pourraient peut-être progresser plus rapidement.

Dans le *Journal de Montréal*, on disait que Jean Lapierre avait affirmé qu'il n'y aurait pas d'excuses fédérales aux expropriés de Mirabel. Le premier ministre Martin s'est toutefois montré plus sensible. Il a reconnu que bien des gens avaient souffert et a déclaré à cet égard qu'à son avis, cette question devrait être prise en considération.

Je reviens en 1969. Nous avons appris par les médias que nous serions expropriés. Par la suite, au cours d'une grande assemblée organisée dans la salle de l'église de Sainte-Scholastique, des représentants du gouvernement fédéral, dont Paul Martin père, sont venus nous informer des modalités d'acquisition de nos terres et du projet d'aéroport. C'était il y a 35 ans.

Aujourd'hui, le ministre des Transports et ADM tiennent à conserver les 11 000 acres pendant encore 30 ans, ce qui revient à dire qu'on a exproprié des personnes 65 ans avant que les besoins ne le justifient. M. Cherry a dit, lors d'une émission radiophonique à laquelle je participais, que ces gens ne reviendraient peut-être jamais. Je pense qu'on les libère de la tutelle fédérale en rétrocédant ces terres expropriées inutilement il y a 35 ans. Je pourrais ajouter qu'on expropriera à nouveau, si besoin il y a. Ce n'est pas un problème d'exproprier: à l'époque, les expropriations excédaient de 95 p. 100 les besoins réels.

Cette expropriation inutile a provoqué le soi-disant besoin de créer cette grande ville agricole, Mirabel, qui comporte quelques noyaux urbains. Nous, les expropriés, n'avons pas eu le pouvoir de nous opposer à sa création, en 1971. Depuis lors, nous sommes régis, en territoire agricole, par la Loi sur les cités et villes et depuis 1977, en ville, par la Loi sur la protection du territoire agricole. Vous vous demandez peut-être pourquoi je vous parle maintenant de cette situation. J'espère ainsi vous montrer l'ampleur et les conséquences néfastes de cette erreur historique. L'expropriation a sérieusement bousculé l'appartenance des gens. La création de cette ville a perpétué cette tendance.

Je vous remercie de votre attention et je suis disponible pour répondre à des questions.

•(1620)

Le président: Monsieur Jetté.

M. André Jetté (locataire de Transport Canada (ADM), Comité des 11 000 acres): Monsieur le président, en 1992, un bail a été signé par les locataires des 11 000 acres pour répondre aux besoins d'un aéroport international majeur. En 2004, il n'y a plus de vols de passagers à Mirabel. Tout le monde reconnaît qu'avec les 6 000 acres qui se trouvent à l'intérieur de son enceinte, Mirabel possède plus de terrain que les aéroports de Los Angeles, Heathrow et Lester B. Pearson, par exemple.

Les conditions de 1992 n'existant plus, il nous apparaît clair, selon la loi du gros bon sens, que les 11 000 acres doivent être rétrocédées. Pratiquer l'agriculture comme locataire pose des problèmes. Comment être concurrentiel? Est-ce qu'on draine une terre qui ne nous appartient pas? Est-ce qu'on construit une grange-étable sur le terrain d'un autre? La situation de locataire fait de nous des agriculteurs de deuxième zone, car elle ne nous permet pas de sécuriser nos investissements.

De quelle façon une famille d'agriculteurs peut-elle assurer sa relève? Dans des conditions normales, un emprunt à long terme fait par cette relève permet aux parents d'avoir un fonds de pension décent. Comme locataire, ce n'est pas possible. La location empêche les investissements nécessaires et tue la relève.

Ma famille cultive la terre à Mirabel depuis 1850. Cela me blesse de constater qu'on détruit inutilement un tel patrimoine. La démonstration étant clairement faite que les 6 000 acres répondent aux besoins aéroportuaires à long terme, les 11 000 acres doivent être revendues.

Merci de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Jetté.

[Traduction]

Monsieur Macdonald.

M. John Paul Macdonald (vice-président, Communications, Bombardier aéronautique): Merci, monsieur le président.

Je n'ai pas de déclaration à vous faire en guise de préalable, si ce n'est pour vous dire que je voudrais remercier le comité de m'avoir invité aujourd'hui.

Mirabel est une infrastructure extrêmement importante pour nous. C'est là où nous assemblons nos jets régionaux CRJ700 et CRJ900. Il s'agit d'installations à la fine pointe et c'est d'ailleurs l'une des installations auxquelles nous songeons pour la construction et l'assemblage final de notre nouvel appareil, la série C.

[Français]

C'est avec plaisir que je répondrai aux questions des membres du comité, qu'il s'agisse de ce sujet ou de tout autre sujet relié à notre usine de Mirabel.

Merci.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Je vais expliquer maintenant à ceux de nos témoins dont c'est peut-être la première comparution devant un comité que, comme ils s'y attendent peut-être, nous allons maintenant passer à une période de questions.

La parole ira pour commencer à M. Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Monsieur Cherry, ces 11 000 acres comportent 127 baux agricoles. Qui sont ces locataires? S'agit-il des anciens propriétaires?

• (1625)

M. James Cherry: Très franchement, je pense que c'est le cas de la majorité d'entre eux. Je n'en suis pas tout à fait certain, je serai franc avec vous, mais la plupart d'entre eux sont des membres des familles qui étaient les propriétaires de ces terrains à l'origine. À ce que je sache, tous ces terrains sont utilisés à des fins agricoles par les familles qui en étaient propriétaires à l'origine.

L'hon. Rob Nicholson: Ces baux sont renégociés pour cinq ans après chaque période de cinq ans. J'ai vu plusieurs baux commerciaux. Que se passe-t-il au bout de cinq ans? Les loyers sont-ils renégociés?

M. James Cherry: Non, les baux sont le plus souvent reconduits en l'état. D'ailleurs, ce que nous avons offert l'an dernier, en 2003... Nous savions parfaitement que, comme l'a dit M. Jetté, il est extrêmement difficile d'obtenir du financement pour ce genre de chose. Nous avons donc demandé pourquoi ne pas y aller tout de suite pour une période de 20 ans. Nous avons même envisagé la possibilité d'un bail encore un peu plus long.

L'hon. Rob Nicholson: Vous avez également dit que ces 11 000 acres seraient donc disponibles ultérieurement au cas où on aurait besoin de nouvelles pistes.

M. James Cherry: Ce qui se passe, c'est qu'il ne nous reste pas de marge de manoeuvre pour aménager de nouvelles pistes sur les 6 000 acres qui font actuellement partie du plan. Si nous devons revenir à Mirabel, il faudra répondre aux besoins de l'époque, lorsqu'il faudra abandonner l'aéroport Trudeau qui compte trois pistes. Il y a actuellement plus de pistes à Trudeau qu'à Mirabel.

L'hon. Rob Nicholson: Vous avez dit en réponse à ma question que s'il vous fallait davantage de places, il se pourrait fort bien que vous ayez à utiliser ces 11 000 acres.

M. James Cherry: Ces 11 000 acres sont réservés pour les besoins futurs en matière aéronautique.

L'hon. Rob Nicholson: J'imagine donc qu'à l'issue de cette période de cinq ans, il est possible que vous donniez préavis aux locataires.

M. James Cherry: Effectivement, oui.

L'hon. Rob Nicholson: Et vous avez été nommé par le gouvernement fédéral?

M. James Cherry: Non.

L'hon. Rob Nicholson: Avez-vous été élu par le conseil d'administration? C'est bien cela?

M. James Cherry: J'ai été engagé par le conseil d'administration d'Aéroports de Montréal, c'est cela.

L'hon. Rob Nicholson: Je vous remercie.

Pour revenir à ces besoins éventuels—et vous connaissez probablement l'histoire du dossier—n'est-ce pas là quelque chose qui revient régulièrement chaque année depuis près d'une génération?

Monsieur le président, j'ai relu les discours qui avaient été prononcés à l'origine. M. Trudeau avait déclaré : « Il est fort possible que d'ici quelque temps, Mirabel soit beaucoup plus sollicité que nous ne l'avions escompté. » À un moment donné, près de 30 ans plus tard, ne faudrait-il pas admettre que lorsqu'on dit aux gens que nous allons avoir besoin, peut-être, d'agrandir ces installations, nous ne sommes pas réalistes et, pour être parfaitement franc, que ce n'est pas très équitable non plus pour les gens qui ont signé ces baux?

M. James Cherry: Moi je suis là pour que nous puissions offrir les services nécessaires aux gens de la grande région métropolitaine de Montréal.

L'hon. Rob Nicholson: C'est compréhensible.

Mais à l'issue de l'une de ces périodes de cinq ans, il est tout à fait possible que, si le Parlement canadien venait à décider de conclure un accord avec les propriétaires légitimes, rien dans la loi ne l'empêcherait de le faire. Au bout de la période en question, votre société ne pourrait plus faire obstacle à la chose s'il y avait consensus pour qu'on rétrocède ces terrains à ces gens, est-ce que je me trompe?

M. James Cherry: Il y aurait un problème en vertu du bail parce que nous aurions peut-être un peu de mal à répondre aux besoins du milieu aéronautique.

Il faut que vous sachiez deux choses. Pour commencer, il y a à Mirabel pas mal d'entreprises industrielles qui ont besoin de l'aéroport. Comme je l'ai déjà dit, Montréal Mirabel enregistre actuellement déjà 26 000 mouvements par an. Si nous voulons augmenter encore l'activité, il se peut que nous devions aménager d'autres pistes.

L'hon. Rob Nicholson: Mais si vous convenez avec moi que si nous continuons à parler de ce que nous allons ajouter, ou utiliser plus tard, vous avez raison, on pourrait dire pendant 100 ans qu'il n'y a aucune possibilité. Mais à votre connaissance, rien dans la loi n'empêcherait un accord avec les propriétaires initiaux, un accord qui permettrait de leur rétrocéder ces terres si toutes les parties étaient d'accord.

M. James Cherry: Si toutes les parties étaient d'accord oui, mais il y aurait néanmoins un obstacle légal en ce sens qu'en vertu du bail, il faudrait une indemnisation étant donné que nous avons signé un bail de 60 ans avec le gouvernement fédéral.

L'hon. Rob Nicholson: Mais j'imagine que dans le cadre d'un bail de cinq ans entre ADM et les locataires, à l'issue d'une de ces périodes de cinq ans, rien n'empêcherait qu'on signe un autre accord si toutes les parties y consentaient.

M. James Cherry: Vous avez absolument raison.

L'hon. Rob Nicholson: C'est tout ce que je voulais demander, monsieur le président.

[Français]

Le président: Madame St-Hilaire, c'est à vous.

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être venus témoigner, surtout dans un délai aussi court.

Pour faire suite à ce que disait mon collègue Nicholson, je dirai qu'une motion a effectivement été adoptée à ce comité et à la Chambre des communes. À mon avis, il faudra trouver une solution éventuellement.

Mes questions s'adressent surtout à vous, monsieur Cherry. Vous avez parlé de votre bail de 60 ans. À quel titre était ce bail, initialement? Quel était votre mandat exactement?

M. James Cherry: En fait, notre mandat n'a pas changé. Comme je l'ai dit déjà, ce mandat consiste à gérer les deux aéroports de Montréal dont nous sommes responsables, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et l'aéroport international de Mirabel, de façon à répondre aux besoins des gens de la grande région de Montréal. Ce mandat n'a pas changé depuis 1992.

•(1630)

Mme Caroline St-Hilaire: D'accord.

J'ai une copie de votre bail. On peut y lire ceci: Le locataire s'engage de plus à ne pas utiliser, permettre, tolérer l'utilisation de tout ou partie des lieux loués pour toute autre activité commerciale entreprise aux fins autres que celle d'un aéroport international majeur

Quand on lit vos appels d'offres, on se dit que vous voulez essentiellement faire un centre commercial. Qu'est-ce que c'est?

M. James Cherry: Non, ce n'est pas du tout un centre commercial, madame.

Après le transfert du transport de passagers de Mirabel à Dorval, il y a maintenant quelques bâtiments excédentaires. Il ne s'agit pas d'un centre commercial. Cependant, nous avons le droit d'exploiter les bâtiments et d'éliminer les pertes générées par le fait que certaines de

nos opérations ont coûté cher l'année passée ou au cours des années précédentes. Nous avons l'intention d'éliminer ces pertes.

Néanmoins, l'aéroport devra continuer d'opérer. Nous n'avons jamais changé la vocation de l'aéroport. C'est toujours un aéroport international. De plus, il répond maintenant aux besoins des transporteurs de fret aérien.

Mme Caroline St-Hilaire: Avez-vous des projets pour les 11 000 acres?

M. James Cherry: Présentement, il n'y a aucun projet pour les 11 000 acres.

Mme Caroline St-Hilaire: Je suis inquiète. Vous avez parlé de la possibilité de mettre en oeuvre des projets, de faire quelque chose avec ces 11 000 acres. Quand on entend ce que les agriculteurs disent...

M. James Cherry: J'ai dit qu'il était possible que cela se fasse un jour.

Madame St-Hilaire, consultez le document que je vous ai laissé. On y trouve un plan directeur de Mirabel. Les 11 000 acres sont surtout en bleu sur cette carte.

Mme Caroline St-Hilaire: C'est plus gros que l'intérieur.

M. James Cherry: Oui, mais c'est réservé à des fins d'aviation, c'est-à-dire pour les pistes. Il est absolument nécessaire de maintenir une réserve pour les pistes.

Mme Caroline St-Hilaire: J'aimerais comprendre pourquoi.

M. James Cherry: Si un jour il était nécessaire de transférer de nouveau les activités de Montréal-Trudeau à Mirabel, ce qui pourrait se faire, d'après nos prévisions, dans 30 ou 35 ans, il faudrait garder ce territoire comme réserve.

Mme Caroline St-Hilaire: Pouvez-vous m'expliquer cela, monsieur Cherry? Je n'étais pas là en 1969. J'arrivais à peine au monde.

M. James Cherry: J'avais moi-même 14 ans à cette époque.

Mme Caroline St-Hilaire: En 1969, on a eu la grande idée de construire Mirabel. Aujourd'hui, vous dites aux parlementaires et aux agriculteurs qu'un jour, peut-être, les activités reprendront à Mirabel. Pourquoi l'avoir fermé, alors? Pourquoi ne pas avoir continué à exploiter Mirabel? Je ne comprends pas. Pensez-vous vraiment reprendre les activités à Mirabel?

M. James Cherry: En fait, cela dépendra de la croissance des besoins en vols de passagers et vols de fret pour la grande région de Montréal. Un jour, Dorval pourrait atteindre une limite. À ce moment-là, il sera peut-être nécessaire de retourner à Mirabel. C'est pour cette raison que nous voulons garder cette réserve. C'est aussi simple que cela.

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur Cherry, jusqu'à maintenant, les objectifs fixés par le gouvernement pour Mirabel n'ont jamais été atteints. Pouvons-nous vraiment vous croire quand vous dites que Mirabel redeviendra peut-être, dans 30 ou 50 ans, ce qu'il devait être? Comment pouvons-nous vous croire?

M. James Cherry: Selon les prévisions actuelles, nous aurons eu 10,4 millions de passagers à Dorval cette année, en 2004. Il s'agit d'un record. C'est la meilleure année que nous ayons eue.

Est-il imaginable qu'un jour nous puissions atteindre 20 millions de passagers à Montréal? Oui, c'est imaginable. Selon les prévisions actuelles, cela ne se produira pas avant 30 ans. À ce moment-là, Dorval sera saturé et il faudra trouver une autre solution. C'est en raison de cette possibilité de retourner à Mirabel que nous affirmons qu'il faut maintenir une réserve. C'est aussi simple que cela.

Mme Caroline St-Hilaire: Ainsi, vous n'êtes disposé à vous asseoir avec personne pour trouver une solution. Est-ce bien ce que vous dites?

M. James Cherry: Absolument pas, madame. En fait, nous avons déjà dit que nous étions même prêts à louer le terrain en question à long terme, soit pour plus de 20 ans, à des fins agricoles. Nous sommes prêts à le faire n'importe quand. En fait, nous avons présenté cette offre l'an dernier.

Mme Caroline St-Hilaire: Cela ne règle pas le problème des agriculteurs.

M. James Cherry: D'après moi, cela peut régler une partie du problème des agriculteurs. Selon eux, ils ne peuvent pas financer les opérations et la construction. Ont-ils des moyens d'obtenir du financement s'ils ont un bail à long terme? La réponse est oui. Nous pouvons donner aux agriculteurs ce qui est nécessaire pour qu'ils puissent obtenir un financement pour leurs opérations.

•(1635)

[Traduction]

Le président: Il vous reste un peu de temps pour une dernière question. Vous voulez en poser une?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Non, merci.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NDP): Je voudrais comprendre exactement de quoi il s'agit. Je vous ai entendu répondre à M. Nicholson, monsieur Cherry, qui vous demandait s'il y aurait un problème au cas où ces terres seraient rétrocédées aux agriculteurs en question. Vous avez répondu qu'effectivement il y aurait un problème selon les termes du bail, et il faudrait donc qu'il y ait accord.

Afin que tout le monde comprenne bien, afin que tous ceux qui liront le compte rendu plus tard, dois-je comprendre que le gouvernement du Canada a renoncé à avoir son mot à dire dans tout ce qui concerne tous les aéroports canadiens, qu'il a cédé son droit aux administrations aéroportuaires et que ces dernières peuvent faire absolument ce qu'elles veulent dans ces aéroports?

M. James Cherry: Pas du tout. Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

Mme Bev Desjarlais: Je vous demande si c'est ce que le gouvernement du Canada a fait, et vous nous dites non.

M. James Cherry: Non, ce n'est pas du tout ce qu'il fait. Au contraire, il a pris des mesures très importantes.

Le document qui se trouve dans votre dossier est un plan d'utilisation des sols. C'est un document très important qui dit très clairement, et il est d'ailleurs approuvé par le ministre...

Mme Bev Desjarlais: Non, je voulais savoir si oui ou non le gouvernement avait cédé son droit de regard. Vous avez répondu à M. Nicholson que vous aviez un bail, de sorte que, à moins que toutes les parties n'y consentent—ce qui inclut ADM et toutes les

autres parties—, le gouvernement du Canada ne peut pas vous obliger à rétrocéder ces terres aux agriculteurs.

M. James Cherry: Le gouvernement pourrait toujours nous le dire, mais à ce moment-là, il faudrait songer à un donnant donnant parce que, lorsque le gouvernement nous a donné ces terrains, il nous a également donné un mandat, il nous a donné l'obligation de fournir un certain niveau de service. Il nous a donné l'obligation...

Mme Bev Desjarlais: D'accord, j'ai compris, mais je voulais être certaine d'avoir parfaitement compris.

Lorsque ces terrains ont été expropriés, on avait l'intention de les utiliser pour aménager un aéroport. Corrigez-moi si je me trompe, mais j'avais l'impression qu'il devait s'agir d'un aéroport pour le trafic voyageur parce qu'on avait jugé à l'époque qu'il fallait étendre cette activité au-delà de ce que Dorval pouvait fournir. Bien sûr, après coup, tout cela a changé. On a manifestement reconnu que Mirabel n'était pas nécessaire pour le trafic voyageur. Fort bien.

Une partie du plan de la l'administration aéroportuaire concerne l'utilisation industrielle de Mirabel et l'exploitation des ressources de Mirabel, et je reprends ici vos propres termes. Fort bien, parce que manifestement, les ressources des agriculteurs ont été exploitées par le gouvernement canadien, alors je comprends parfaitement que l'administration aéroportuaire puisse vouloir de la même façon exploiter les ressources. Mais je dois également signaler que vous êtes un organisme sans but lucratif, de sorte que, si vous exploitez effectivement les ressources, où vont les bénéfices de cette activité sans but lucratif?

M. James Cherry: Permettez-moi d'être parfaitement clair. Ce que nous rapporte l'exploitation de l'aéroport nous permet de payer des taxes foncières à la ville, en l'occurrence environ 30 millions de dollars, ainsi qu'un loyer de l'ordre de 20 millions de dollars au gouvernement fédéral. Tout excédent—et, en passant, c'est un modèle que vous retrouverez un peu partout au Canada—des recettes nettes ainsi produites est réinvesti dans l'administration aéroportuaire elle-même. Personne ne touche de dividendes, aucun bénéfice n'est redistribué. S'il y a un bénéfice dérivé de l'exploitation d'un aéroport, qu'il s'agisse du produit de loyers, de l'exploitation aéronautique ou de toute autre activité, ce bénéfice est réinvesti dans l'aéroport.

Mme Bev Desjarlais: D'accord, vous réinvestissez dans l'aéroport.

Il est certain que ceux d'entre nous qui faisons partie du comité des transports avant cette législature savent que l'une des choses qui posait problème était le fait que les administrations aéroportuaires semblaient dépenser leur argent un peu différemment de ce qu'auraient pu croire les gens qui fréquentent les aéroports, les voyageurs, par exemple, notamment en achetant des oeuvres d'art ou en payant mieux les membres de leur conseil et les employés des aéroports. Si on pense à cela et à ce que disait Bombardier qui a déclaré avoir besoin de l'aéroport, je me demande si vous n'aviez pas l'intention de tirer un bénéfice de l'utilisation faite de l'aéroport par Bombardier.

M. James Cherry: En réalité, Bombardier a construit des avions aux deux aéroports. Dans les deux cas, Bombardier a signé des baux à long terme, pour des montants assez symboliques dirais-je. Ces baux ne rapportent pas grand-chose à ADM.

Comme je l'ai déjà dit, dans le cas de Dorval, qui est le plus facile des deux, un bail était déjà signé avant les travaux et avant la création d'ADM, et 92 p. 100 des bénéfices bruts produits par Bombardier sont rétrocédés à la Couronne sous forme de loyer. Dans le cas de Mirabel, la situation est un peu différente. Je pense qu'il s'agit de 80 p. 100, mais c'est quand même un pourcentage assez considérable. Tous les revenus de loyer sont donc bien entendu rétrocédés à la Couronne.

• (1640)

Mme Bev Desjarlais: Vous nous avez dit que Bombardier avait des baux pour les installations qu'elle utilise actuellement, c'est cela?

M. James Cherry: C'est cela.

Mme Bev Desjarlais: Ainsi donc, après trente et quelques années, les terrains que les agriculteurs nous ont dit vouloir récupérer ne sont toujours pas utilisés. Les agriculteurs et je pense aussi que tous les Canadiens ont apparemment le sentiment que ces terrains ont été expropriés sous un faux prétexte, peut-être avec de bonnes intentions, mais sous de faux prétextes comme on semble pouvoir le dire aujourd'hui.

Je ne peux m'empêcher de me demander si vous ne pourriez pas simplement céder ces 11 000 acres quitte à ne vous inquiéter que dans trente ou soixante ans, au moment où vous aurez peut-être besoin d'un peu plus d'espace. Ne serait-ce pas plus logique que de faire languir ces agriculteurs pendant 30 ans?

M. James Cherry: Voulez-vous dire—et j'espère que ce n'est pas ce que j'ai entendu—que nous devrions revendre ces terres maintenant quitte à devoir les réexproprier plus tard?

Mme Bev Desjarlais: Je suis prête à parier que vous n'aurez probablement jamais besoin de ces terrains de toute façon.

M. James Cherry: Eh bien, moi je parierais le contraire, et je ne pense pas, pour être franc avec vous, que je veuille contraindre qui que ce soit à revivre ce genre d'expérience.

[Français]

Le président: Monsieur Bonin, vous avez la parole.

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président.

À l'heure actuelle, à Mirabel, vous avez deux pistes. Une des pistes va vers l'ouest et l'autre, vers le nord-est.

M. James Cherry: L'une est 06-24 et l'autre, 11-29.

M. Raymond Bonin: On a besoin de terrain pour d'autres pistes. C'est cela qui exige la plus grande superficie de terrain.

M. James Cherry: Il est clair que la plus grande partie du terrain occupé aujourd'hui par les fermiers est une réserve pour l'aviation, c'est-à-dire pour d'autres pistes ayant la même orientation ou une orientation différente. Il est important de noter que nous n'avons que deux pistes aujourd'hui. S'il nous fallait retourner à Mirabel un jour, il nous serait nécessaire d'avoir plus de pistes qu'il n'en existe aujourd'hui.

M. Raymond Bonin: Je peux le comprendre, car j'ai passé 25 ans de ma carrière à travailler pour une compagnie aérienne. Cependant, je ne peux pas m'imaginer qu'il y puisse y avoir d'autres pistes qui iraient dans le sens contraire des pistes qu'on a actuellement. Ce ne serait pas sécuritaire.

M. James Cherry: En fait, nous avons prévu deux pistes parallèles, avec une distance de plus de 5 200 pieds entre elles.

M. Raymond Bonin: Il y aurait donc deux ou même trois nouvelles pistes en plus des deux autres, ce qui ferait cinq pistes. On parle seulement des 11 000 acres, mais ne pourrait-on pas conclure

qu'il est évident qu'avec trois autres pistes, on pourrait laisser 5 000 acres ou 3 000 acres à ces gens? Même 500 acres pourraient aider une famille.

A-t-on au moins fait l'exercice de déterminer ce que l'aéroport n'utilisera certainement pas?

M. James Cherry: En fait, non, monsieur, pour la bonne raison que nous n'avons pas encore fait les études nécessaires pour déterminer quels seront exactement les besoins en pistes dans 20, 25 ou 30 ans. Nous ne savons pas quels seront les besoins de l'aviation civile dans 30 ans. Cela a énormément changé depuis 1969, soit depuis le moment où le terrain a été exproprié originellement.

M. Raymond Bonin: On sait qu'on ne peut pas avoir de pistes d'atterrissage et d'approche en sens contraires.

M. James Cherry: Non, évidemment.

M. Raymond Bonin: On sait que cela ne se fait pas, car c'est dangereux.

M. James Cherry: C'est dangereux.

M. Raymond Bonin: On voit que la plus grande partie de la propriété est hors de la ligne d'approche de la piste nord-est.

• (1645)

M. James Cherry: C'est vrai.

M. Raymond Bonin: Il y a donc une énorme superficie de terrain qui ne peut pas être utilisée pour des pistes.

M. James Cherry: Parlez-vous du côté droit? C'est possible.

M. Raymond Bonin: C'est au nord, en haut.

M. James Cherry: Non. Ce secteur dont vous parlez est probablement le lieu exact où sera la prochaine piste.

M. Raymond Bonin: Oui, mais c'est toujours selon l'orientation nord-est.

M. James Cherry: C'est toujours selon la même orientation. Vous êtes un homme d'aviation et vous savez donc que de 80 à 90 p. 100 des vents soufflent selon cette orientation. C'est pour cette raison que les pistes sont orientées ainsi.

M. Raymond Bonin: C'est d'ailleurs la raison pour laquelle je me demande pourquoi on a besoin de tant de terrain au nord-ouest de la piste nord-est.

M. James Cherry: De quelle piste parlez-vous?

M. Raymond Bonin: Je parle de celle qui s'en va vers le haut, vers une heure à l'horloge.

M. James Cherry: D'accord. La prochaine piste sera probablement ici, en parallèle.

M. Raymond Bonin: En parallèle?

M. James Cherry: En parallèle, oui.

M. Raymond Bonin: Et vous pourriez en avoir une de chaque côté?

M. James Cherry: Tout à fait, oui.

M. Raymond Bonin: Il reste quand même beaucoup de terrain en haut de cela.

M. James Cherry: Oui, je sais.

M. Raymond Bonin: Dans la même direction.

M. James Cherry: Oui, je sais.

M. Raymond Bonin: Ne pourrait-on pas faire une analyse pour voir si on pourrait en prendre une tranche en haut pour accommoder au moins certaines personnes?

M. James Cherry: On peut analyser cela. Cependant, il faut admettre que l'exercice n'a pas été fait jusqu'à maintenant.

M. Raymond Bonin: D'accord. Il serait peut-être bon de le faire.

M. James Cherry: Tout à fait.

M. Raymond Bonin: Les 11 000 acres, c'est peut-être trop. Peut-être que 8 000, 6 000, 4 000, 3 000 ou 2 000 acres suffiraient. C'est une chose qu'on pourrait faire.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): M. Bonin m'a un peu coupé l'herbe sous le pied.

J'ai personnellement travaillé pendant 22 ans dans des aéroports. Vous avez parlé de quatre pistes. De toute évidence, il serait possible d'aménager deux pistes parallèlement aux pistes actuelles. La piste nord-est serait aménagée du côté est, de sorte qu'elle n'empiéterait pas sur l'aérogare. La piste est-ouest serait aménagée au sud encore une fois pour ne pas...

M. James Cherry: Il faudrait que cette piste soit construite au nord de la piste existante parce qu'il faut respecter une distance de plus de 5 200 pieds entre deux pistes parallèles pour pouvoir procéder aux décollages et aux atterrissages en simultané.

M. Jim Gouk: Et vous n'avez pas l'espace nécessaire au sud?

M. James Cherry: Non, pas au sud. On aurait la place pour le faire au nord, mais pas au sud.

M. Jim Gouk: Puisque c'est le cas, il me semblerait...

M. James Cherry: Si vous regardez l'autre carte qui est derrière vous, monsieur, vous le verrez très clairement.

M. Jim Gouk: Effectivement, c'est celle-là que je regardais et j'avais l'impression...

M. James Cherry: Il n'y a pas 5 200 pieds dans cette zone. Il faudrait donc construire au nord, car on ne pourrait pas le faire au sud.

M. Jim Gouk: J'ai l'impression que vous avez beaucoup plus d'espace au sud de la piste est-ouest qu'à l'est de votre piste nord-ouest.

M. James Cherry: Oui, mais la parcelle n'est pas très longue. Vous pouvez voir qu'il faudrait prolonger cela sur un bout de terrain qui ne nous appartient pas.

M. Jim Gouk: Qu'est-ce qui se trouve dans ce petit secteur dans le coin inférieur gauche de la carte?

M. James Cherry: Ce sont des terrains cultivés. Ce secteur fait partie de la zone de 11 000 acres qui est actuellement cultivée.

M. Jim Gouk: Et le secteur de l'autre côté de la limite, dans le coin inférieur?

M. James Cherry: Ce sont également des exploitations agricoles. Vous pourriez poser la question...

[Français]

Le secteur situé au sud-ouest est le secteur originel de 80 000 acres, soit ce qui a été vendu et rétrocédé.

[Traduction]

Comme vient de le préciser monsieur, sur les 80 000 acres qui avaient été expropriés à l'origine et qui avaient été rétrocédés dans les années 80, un certain nombre de terrains jouxtent les périmètres

extérieurs de toutes ces propriétés, de sorte qu'il s'agirait aussi de terrains cultivés.

M. Jim Gouk: Vous avez mentionné l'éventualité d'aménager deux autres pistes. Où les mettriez-vous?

M. James Cherry: Non, j'ai dit deux pistes en plus des deux qui existent déjà pour un total de quatre.

M. Jim Gouk: Oh, j'avais cru comprendre que vous aviez parlé de la possibilité d'aller jusqu'à quatre pistes de plus, mais vous vouliez parler de deux pistes de plus, des pistes parallèles.

M. James Cherry: Oui, monsieur.

M. Jim Gouk: Pour revenir à ce que disait Mme Desjarlais, au sujet de la rétrocession de terres et d'une réexpropriation, cela fait à peu près 35 ans que vous possédez ces terres, c'est bien cela?

M. James Cherry: C'est exact, 35 ans.

M. Jim Gouk: Nous n'avons donc pas encore eu besoin de ces terres en 35 ans, et bien que nous nous soyons peut-être trompés, nous tenons quand même à les garder encore 35 ans, au cas où, cette fois-ci, nous en aurions besoin.

Malgré ce que vous avez dit, que se passerait-il si elles étaient rétrocédées tout en étant assujetties à une clause restrictive, à invoquer dans le cas où l'on pourrait justifier l'expropriation? Autrement dit, lorsque viendra le moment de planifier la construction d'une piste, nous ne voudrions pas les reprendre parce que nous en aurons peut-être besoin dans 20 ans. Si la rétrocession est assortie de clauses restrictives, vous ne serez pas autorisés à lotir, ni à construire de maisons ou autres choses, vous n'aurez que le titre de propriété.

Si les 35 prochaines années sont semblables aux 35 dernières, et que vous n'avez pas besoin de ces terres, pourquoi les occuper pendant 70 ans en privant leurs anciens propriétaires du droit de les exploiter? Est-ce qu'on ne peut envisager cela, compte tenu des circonstances et si l'on assortit le tout de clauses respectives?

M. James Cherry: Ça me paraît tout à fait possible.

M. Jim Gouk: Je vous remercie.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise, c'est à vous.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel): Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à M. Macdonald. Nous sommes fiers du fait que Bombardier soit à Mirabel. Je veux que vous sachiez que la population en est très fière. Nous espérons même que cette présence se fera encore plus grande.

Par contre, il faut être clair. Les 11 000 acres font-elles partie de vos plans d'affaires à court, moyen ou long terme? Étant donné les occasions d'affaires actuelles, les 6 000 acres vous satisfont-elles? Est-il possible qu'un jour, si une occasion se présente à vous, vous puissiez vouloir utiliser ces 11 000 acres de terres?

M. John Paul Macdonald: Comme vous le savez, monsieur Laframboise, en raison de la situation actuelle de l'industrie aéronautique dans le monde ainsi que de la situation périlleuse de certains de nos clients, il est très difficile de prédire ce qui arrivera dans un mois, sans parler de 20 ou 35 ans.

Je peux vous répondre que nous occupons présentement environ 100 acres. Si l'assemblage final des avions de la Série C se fait à Mirabel, nous aurons besoin de 150 acres additionnelles, pas plus. Nous n'aurons pas du tout besoin de ces 11 000 acres.

• (1650)

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien la situation, même avec 150 acres additionnelles, de 100 à 150 acres seraient encore disponibles près de l'usine de Bombardier.

M. James Cherry: Oui, des terrains sont disponibles à côté, dans la zone des 6 000 acres.

M. Mario Laframboise: Je vais maintenant vous poser une question, monsieur Jetté. Il est important de bien comprendre. On veut vous offrir des baux. Je voudrais simplement que vous confirmiez mes propos. J'ai contacté le service d'évaluation de la ville de Mirabel. On m'a dit que les terres situées sur tout le territoire des 11 000 acres sont, en moyenne, évaluées à 50 p. 100 de moins que le reste des terres de la ville de Mirabel situées en zone agricole. Comme l'a bien dit M. Éthier un peu plus tôt, Mirabel est, en grande partie, une ville agricole située dans une zone agricole. On m'a dit que les 11 000 acres étaient évaluées à environ 50 p. 100 de la valeur du reste des terres agricoles de Mirabel situées en zone agricole. Est-il vrai que c'est tout simplement parce que les travaux d'aménagement n'ont pas été exécutés, parce que, par exemple, le drainage n'a pas été fait, les bâtiments n'ont pas été entretenus?

M. André Jetté: Oui, telle est la réalité. Selon ce que j'ai compris, si je vais voir mon institution financière, même si le bail est en vigueur pendant encore 23 ans, elle ne me prêtera pas d'argent si je ne suis pas propriétaire du fonds de terre. Elle me demandera des garanties collatérales autres que mon fonds de terre.

On sait qu'en agriculture, le fonds de pension correspond au fonds de terre. Avec cela, on peut vivre. À un moment donné, tes enfants s'endettent. À Mirabel, tant qu'on est locataire, on ne peut pas faire cela. C'est frustrant. Nous en avons soupé des aéroports internationaux majeurs. Je pense que cela n'existe pas. Allons-nous devoir toujours défaire ce que nos parents ont fait depuis 1850 à cause d'une utopie qui ne se réalisera jamais? En ce sens, cela devient très frustrant.

M. Mario Laframboise: Monsieur Denis, un peu plus tôt, certains de mes collègues ont demandé ce qu'on ferait de la terre. Vous êtes président du Comité des 11 000 acres. Au Québec, l'UPA défend les zones agricoles, les zones vertes. Si jamais ces terres vous étaient rétrocédées, elles redeviendraient automatiquement zone agricole et il serait absolument impossible d'y faire du développement industriel, commercial ou résidentiel. Je sais que vous, les agriculteurs, vous opposerez toujours à ce type de développement. Je sais que vous le faites pour certains autres terrains quand la ville veut agrandir son périmètre urbain. Vous êtes toujours là pour défendre les terres agricoles. Comment se déroulerait la situation si jamais les terres vous étaient rétrocédées?

M. Marcel Denis: Il est certain que du moment où elles seraient rétrocédées, les agriculteurs en deviendraient propriétaires. Ces terres deviendraient donc zone agricole. Autrement dit, cette zone serait protégée par la loi. Dès lors, il est bien évident que ces propriétaires protégeraient les sols agricoles comme nous le faisons actuellement et comme nous l'avons toujours fait.

Par contre, en ce qui a trait au désir de conserver la possibilité qu'un jour on construise une autoroute, on agrandisse l'aéroport, etc., nous ne savons pas quelles sont les possibilités qu'il y ait de tels besoins publics dans le futur. Ces choses sont impossibles à prédire. Cependant, il est anormal d'exproprier ces terres pendant toutes ces

années, 50 ans à l'avance. On nous dit qu'on en aura peut-être besoin. Il faut absolument que ces terres soient libérées et revendues au plus tôt.

En 1969, on prévoyait que la population de Mirabel serait de 100 000 personnes en l'an 2000, alors que la ville compte aujourd'hui environ 30 000 habitants. On avait également prévu qu'il y aurait quelque 8 millions de passagers, alors qu'il y en a eu environ le quart. Je ne sais pas qui a fait ces prévisions, mais elles étaient très loin de la réalité. Toutes ces analyses sont irréfutables.

Comme le souhaite le monde agricole, j'espère que des agriculteurs reprendront ces terres au plus tôt. Jusqu'à ce jour, nous avons été les gardiens de ces terres. S'il n'y avait pas eu d'agriculteurs tout près, on peut imaginer que toutes ces terres seraient aussi en friche. En un sens, nous en sommes les gardiens, ce qui constitue aussi une sécurité pour l'aéroport.

On vient me dire que des pistes futures seront probablement aménagées. Présentement, l'aéroport utilise à peine la moitié des 6 000 acres. Il ne faut pas rêver en couleur. Il n'y a pas beaucoup d'activités à l'aéroport. Il n'utilise même pas la moitié des 6 000 acres. On dit, à la campagne, qu'on a les yeux plus grands que la panse. Il faut arrêter ces histoires et redonner ces terres aux agriculteurs. On ne peut quand même pas tenir des gens en otage pendant deux générations.

• (1655)

M. Mario Laframboise: Ma dernière question s'adresse à M. Éthier.

Vous étiez là en 1992, quand on a rétrocédé 80 000 acres. Il a bien fallu qu'on vous fasse part de certaines prévisions pour justifier le fait qu'on conservait 17 000 acres, dont 11 000 à l'extérieur des clôtures. Autrement, vous auriez sûrement livré bataille pour conserver les 11 000 acres.

M. Réjean Éthier: Il est évident qu'à ce moment, on a insisté pour que nous renoncions à ces 11 000 acres, en raison des besoins futurs de développement de l'aéroport. Nous les revendiquions effectivement, autant les gens qui sont partis pour rien que ceux qui sont restés et qui ont loué ces terres pour continuer à les cultiver. Lorsque nous avons signé ce bail, personne n'a dit que l'aéroport allait peut-être fermer en 2004. Cela n'a pas été mentionné. Personne n'a pensé à cela.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Nous allons maintenant passer la parole à M. Karygiannis, puis à Mme Desjarlais.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Je vous remercie de votre présence parmi nous.

Monsieur Cherry, j'aimerais poser quelques questions au sujet de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Quand est-ce qu'on a apporté des transformations d'envergure à cet aérogare la dernière fois?

M. James Cherry: Avant celles qui sont en cours? Probablement pendant les années 60.

L'hon. Jim Karygiannis: Que prévoyez-vous au sujet de celles qui sont en cours?

M. James Cherry: Nous avons lancé ce programme en 2001. Il comportait trois étapes, dont la première est déjà achevée. La seconde est commencée et sera terminée à l'été de 2005. Les autres travaux nous mèneront jusqu'en 2007 ou environ.

L'hon. Jim Karygiannis: Pouvez-vous nous décrire les travaux en cours? S'agit-il de transformations importantes? Est-ce qu'on construit des nouvelles installations ou est-ce qu'on rénove les bâtiments existants?

M. James Cherry: Nous faisons les deux, monsieur Karygiannis. Dans la plupart des cas, les constructions d'origine ont été démolies mais on a aussi transformé de façon importante les autres édifices.

Nous avons construit une nouvelle zone de départ, destinée aux vols transfrontaliers vers les États-Unis. Nous venons à peine d'achever de nouveaux bâtiments qui logeront les services des douanes, de l'immigration et des bagages entrants, et ils serviront à tous les passagers internationaux et transfrontaliers, ce qui représente quelque 60 p. 100 de tous nos voyageurs à Montréal.

Une nouvelle aile sera construite à l'intention des vols internationaux, et elle sera ouverte à partir de l'été 2005. On va apporter d'importants changements aux services d'enregistrement. Enfin, nous allons aussi améliorer et moderniser tout le système de traitement des bagages situé à l'intérieur du même bâtiment.

L'hon. Jim Karygiannis: Estimez-vous que vos prévisions actuelles sont plus jutes que celles d'il y a 35 ans?

M. James Cherry: Si je connaissais la réponse à cela, je ne pense pas que je serais ici devant vous aujourd'hui. Je serais riche et je serais ailleurs.

Cela dit, je pense que nous comprenons mieux aujourd'hui les prévisions qu'il y a 35 ans. D'ailleurs, ces dernières années, nos prévisions annuelles ont été plus justes.

Je dois admettre que lorsque j'ai pris connaissance des postulats sur lesquels on a fondé le projet de Mirabel il y a 35 ans—après coup, bien sûr, car je ne me souciais guère des aéroports quand j'avais 14 ans—je les ai trouvés très optimistes.

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur Cherry, vous conviendrez cependant avec moi que la disposition du pays et le paysage politique de Montréal ont certainement changé en 35 ans.

M. James Cherry: Oui, et de façon considérable.

L'hon. Jim Karygiannis: Est-ce que vos prévisions des cinq ou six dernières années ont été justes?

M. James Cherry: Oui, sauf, je le reconnais, pour les conséquences des attentats du 11 septembre 2001.

L'hon. Jim Karygiannis: Le SRAS et le 11 septembre 2001.

M. James Cherry: Le 11 septembre a eu des répercussions plus importantes dans notre industrie, mais nous sommes maintenant revenus au niveau que nous avions prévu pour 2004 avant les attentats.

L'hon. Jim Karygiannis: Bien, et puisque vos prévisions ont mis dans le mille ces cinq ou six dernières années, que prévoyez-vous pour les 20 ou 30 prochaines années? Pensez-vous retourner à Mirabel?

M. James Cherry: Pas avant les 20 prochaines années. Selon nos prévisions actuelles, qui se fondent sur des postulats à la fois réalistes et optimistes, nous pensons pouvoir y retourner au plus tôt en 2032.

• (1700)

L'hon. Jim Karygiannis: C'est donc dans à peu près 28 ans?

M. James Cherry: C'est exact.

L'hon. Jim Karygiannis: De quelle superficie de terre aurez-vous besoin en 2032, ainsi que 30 ans plus tard...

M. James Cherry: Il nous faudra deux choses en priorité. D'abord, nous devons construire deux nouvelles pistes, parce que, et ainsi que je le disais plus tôt, nous avons déjà deux pistes là-bas et trois à Dorval. Pour dépasser la capacité de Dorval aujourd'hui, nous aurons besoin d'au moins quatre pistes à Mirabel.

Deuxièmement, il n'y a qu'une aérogare là-bas. Elle a été construite en 1975, et dans 35 ans, elle sera vieille de 60 ans et ne suffira plus pour répondre aux besoins de l'aviation de demain. Par conséquent, il faudra certainement construire de nouvelles installations.

Aussi, les bâtiments actuels de Mirabel ne desservent que des vols internationaux. Or, une disposition relative à Mirabel a toujours prévu qu'on y construirait jusqu'à six aéroports.

L'hon. Jim Karygiannis: Toutefois, si vous retournez à Mirabel, est-ce que l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau demeurera en service en 2035, ou est-ce qu'on encaissera le coup et est-ce qu'on le fermera pour passer à autre chose?

M. James Cherry: Si j'examine la situation sous son aspect commercial et de façon objective, je dois reconnaître qu'une erreur fatale a été commise à l'époque, celle de répartir le trafic aérien entre deux aéroports. Cela a été une grave erreur, et venant s'ajouter au changement politique survenu à Montréal, entre autres choses, elle a causé des torts irréparables au transport aérien de cette ville. On commettrait donc une autre lourde erreur en partageant de nouveau le trafic aérien entre deux aéroports.

L'hon. Jim Karygiannis: Vos prévisions portent sur les cinq prochaines années, mais si vous utilisez des chiffres réels et justes, pouvez-vous nous dire de quelle superficie vous aurez besoin au cours des 50 ou 60 prochaines années?

M. James Cherry: Je n'ai pas fait de calculs aussi précis par rapport à cela. Nous avons cependant affirmé que les 11 000 acres en question nous donnent suffisamment d'espace pour aménager deux nouvelles pistes et construire les aéroports, les voies de service et les autres installations nécessaires dans un aéroport. Nous tiendrons compte des besoins contemporains mais aussi de ceux de l'avenir.

L'hon. Jim Karygiannis: Êtes-vous absolument sûr, chiffres à l'appui, d'avoir besoin de 11 000 acres? Si vous affirmiez avoir peut-être besoin de 15 000 ou de 5 000 acres, sur quels chiffres...

M. James Cherry: Non, monsieur Karygiannis, je ne suis pas assez pronostiqueur. Je dois préciser cependant que nous étudions ce genre de choses et que selon les renseignements à notre disposition, 11 000 acres nous paraissent une superficie satisfaisante. Elle nous permettra de construire les installations dont nous avons besoin et de disposer d'espace de réserve.

L'hon. Jim Karygiannis: Et si vous construisez sur les terrains de réserve, combien vaudraient les terres en périphérie? Est-ce que ce serait un lieu de choix pour y acheter et y construire des logements?

M. James Cherry: Pas à côté de l'aéroport, mais jusqu'à cette zone contiguë, je dirais oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Si je vous disais que juste en bordure de l'aéroport de Toronto, les terrains valent très cher...

M. James Cherry: Est-ce que ce sont des terrains à usage industriel ou à vocation domiciliaire?

L'hon. Jim Karygiannis: De construction domiciliaire.

M. James Cherry: Alors les gens de là-bas sont plus tolérants qu'à Montréal.

Le président: Je vous remercie, monsieur Karygiannis.

Nous allons maintenant laisser Mme Desjarlais poser sa dernière question, après quoi nous allons alterner.

Mme Bev Desjarlais: Monsieur Cherry, je tiens d'abord à vous remercier de reconnaître qu'on pourrait faire les choses un peu autrement, ainsi, par exemple, assortir la rétrocession de certaines conditions et résoudre la situation de telle manière que si les terres retournent... Si on choisissait cette démarche-là plutôt que de dire qu'on aura peut-être besoin du terrain dans 30 ans, ça me semblerait plus équitable pour toutes les parties.

Il est également important à mes yeux que M. Macdonald ait dit que Bombardier utiliserait 150 acres plutôt que des milliers.

Toujours sur le même sujet, j'ai comparé les superficies en acres de nombreux aéroports dans le monde. Tout comme de nombreux autres parlementaires, je suis passée par certains d'entre eux, et j'ai pu observer qu'on réussit à accomplir des choses fort impressionnantes dans des espaces plutôt limités. Compte tenu de cela, je crois que nombre d'entre nous aimeraient qu'on encourage l'exploitation de superficies les moins étendues possible afin de rétrocéder le plus de terres possible aux agriculteurs.

Plutôt que de m'opposer sans fin aux administrations aéroportuaires, j'estime qu'elles font bien de prendre cette mesure. Ainsi que je le disais plus tôt, notre comité a été chargé d'examiner le fonctionnement des administrations aéroportuaires et, à cet égard, on sait maintenant que les baux aéroportuaires sont peut-être trop élevés. Cela dit, le souci qui nous anime tous est de trouver une solution équitable envers toutes les parties. J'espère donc que les administrations aéroportuaires vont profiter de l'occasion qui leur est donnée.

Revenant à la question de la superficie de Mirabel, j'ai comparé cette dernière à d'autres, et je peux vous dire qu'elle est énorme. J'ai d'ailleurs été déçue qu'aucune évaluation n'ait été faite et que vous vous contentiez de penser avoir un jour éventuellement besoin d'autant d'acres. Enfin, je suis quand même contente que vous admettiez qu'on pourrait faire les choses autrement.

C'est tout.

• (1705)

Le président: Je vous remercie, madame Desjarlais.

Monsieur Scheer, la parole est à vous.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Ce dont il s'agit avant tout ici, c'est du droit de propriété. Le droit de posséder une terre et d'en tirer jouissance est inscrit au cœur même de notre système d'économie de marché, qui est à la source de nos possibilités en Amérique du Nord. Or, il y a 30 ans, une grave violation de ce droit a été commise.

Une voix : Bravo, bravo!

M. Andrew Scheer : J'aimerais aborder des considérations pratiques ici. Combien d'acres est-ce que l'aéroport de Dorval couvre?

M. James Cherry: À ma connaissance, entre 3 000 et 4 000 acres.

M. Andrew Scheer: Entre 3 000 et 4 000 acres.

M. James Cherry: Il couvre à peu près 2 000 hectares, mais je ne me souviens plus des définitions.

M. Andrew Scheer: Par conséquent, sur une superficie inférieure à celle de Mirabel, on trouve trois pistes d'atterrissage.

M. James Cherry: Oui, cela ne fait aucun doute.

M. Andrew Scheer: Est-ce qu'il y a des empêchements structurels quelconques à la construction d'autres pistes à Dorval en raison des zones périphériques?

M. James Cherry: Oui.

M. Andrew Scheer: Il y en a donc? C'est bien.

Y a-t-il moyen de modifier certaines choses? Je pense à la situation d'une piste. Si vous voulez la déplacer, nul besoin d'abattre des bâtiments. Est-ce qu'il serait possible d'ajouter des pistes en déplaçant...

M. James Cherry: À l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau?

M. Andrew Scheer: Non, à Mirabel, si vous avez besoin d'ajouter de nouvelles pistes.

M. James Cherry: Il faut garder à l'esprit deux choses. Ce n'est pas possible sur les terrains dont nous disposons présentement, car il y a des limites à ce qu'on peut faire lorsque deux pistes sont disposées en parallèle. Il faut qu'il y ait de l'espace entre elles.

L'une des difficultés avec les 6 000 acres de Mirabel, c'est que malgré son étendue, le terrain est étroit. Lorsqu'on voit sa configuration, on se rend compte qu'il n'y a pas beaucoup d'espace pour mettre des choses en parallèle. Si on ajoutait des pistes sur les 6 000 acres tels qu'ils se présentent aujourd'hui, on ne pourrait exploiter l'aéroport en toute sécurité.

M. Andrew Scheer: Lorsque vous avez parlé des possibilités de développement économique, vous avez dit être prêts à parier que dans 30 ans, nous aurons non seulement besoin de Mirabel, mais de Mirabel agrandi. C'est le même pari qu'on fait depuis 35 ans, et pourtant on n'a pas vu le moindre signe que ces besoins vont se manifester.

M. James Cherry: Non, ce n'est pas le même pari. Je le répète, dans le passé, on a commis l'erreur fatale de permettre l'exploitation en parallèle de deux aéroports. Mirabel n'a jamais accueilli la totalité du trafic aérien.

M. Andrew Scheer: Très bien, en ce cas, vos projections se fondent sur la fermeture de Dorval?

M. James Cherry: Sur le passage de la totalité du trafic aérien à Mirabel, oui, c'est exact.

M. Andrew Scheer: J'ai une brève question à poser au sujet des Aéroports de Montréal. Cette entité a été créée par le gouvernement fédéral. Il ne s'agit pas d'une société d'État, mais...

M. James Cherry: Il ne s'agit nullement d'une société d'État mais bien d'un organisme sans but lucratif. Sa création est le résultat d'une politique aéroportuaire nationale, adoptée par le gouvernement Mulroney dans les années 80. En 1992, quatre aéroports ont été cédés à loyer à des organismes sans but lucratif, Montréal, Edmonton, Calgary et Vancouver.

M. Andrew Scheer: Il ne s'agit donc pas d'un organisme qui rend des comptes aux électeurs, mais plutôt d'un autre niveau administratif créé par divers gouvernements.

M. James Cherry: Il s'agit d'un organisme sans but lucratif, qui rend des comptes à son conseil d'administration. Ainsi que je le disais, les membres qui en font partie sont nommés par diverses parties, dont les gouvernements fédéral et provincial, les administrations municipales et des intervenants locaux.

M. Andrew Scheer: Lorsque nous nous sommes demandé comment rétrocéder les terres à la satisfaction de tous, vous avez dit qu'il pourrait y avoir des problèmes, compte tenu du bail accordé aux Aéroports de Montréal par le gouvernement fédéral.

• (1710)

M. James Cherry: Il y a deux choses. Le bail nous donne l'usage des terres appartenant au gouvernement fédéral pendant 60 ans, en contrepartie d'un mandat que ce dernier nous confie.

M. Andrew Scheer: Ce que je demande au fond, c'est si, à votre avis, il faudra indemniser les Aéroports de Montréal.

M. James Cherry: Je ne suis pas avocat. Il faudrait que j'étudie la question de façon plus poussée, mais à mon avis, dans le cas où le gouvernement déciderait de vendre des terres qui nous ont été louées, il faudrait qu'il tienne compte du bail et de ses dispositions. Quant à savoir comment cela se concrétiserait, je l'ignore.

M. Andrew Scheer: Monsieur Denis ou monsieur Éthier, j'aimerais savoir ce que vous pensez d'une situation où le principal obstacle à la rétrocession de vos terres est l'existence de différentes strates administratives. Que pensez-vous de cela?

[Français]

M. Réjean Éthier: De toute façon, nous ne croyons pas à ce besoin du gouvernement de garder ces 11 000 acres, à cause de tout ce qu'on nous a dit dans les années passées. À partir de 1969, j'ai passé de nombreuses heures à discuter avec des experts en aéronautique qui nous ont fait part de tous les risques et qui nous ont parlé de la nécessité de cette grande étendue de terrain. Nous n'y croyons plus aujourd'hui. Nous en avons trop entendu.

Nous ne croyons plus qu'on ait besoin de garder 11 000 acres de plus qui ne servent à rien depuis 35 ans. Nous ne croyons plus qu'ils en auront réellement besoin dans 30 ans, comme M. Cherry l'a dit. Peut-être n'en auront-ils jamais besoin. Nous n'y croyons plus. On constate que Mirabel n'a pas dépassé 25 p. 100 de sa capacité au plus fort de son fonctionnement, alors qu'il possède le double de la superficie de Dorval.

M. Cherry a parlé des pistes. Je suis proche de toute cette structure de pistes et des avions. En effet, je suis dans un corridor. Les pistes de Mirabel mesurent 12 000 pieds. Je ne me rappelle pas la longueur des pistes de Dorval, mais elles sont beaucoup moins longues.

Donc, nous ne croyons pas à ce besoin. Nous voulons avoir les terres, les 11 000 acres. Il faut les rétrocéder aux gens. Si un jour on en a besoin, on les expropriera de nouveau.

On veut maintenir des gens en tutelle pendant trois ou quatre générations. Il me semble que, dans un pays aussi démocratique que le Canada, il faut arrêter cela. Ça n'a pas de bon sens.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Éthier.

Merci, monsieur Scheer.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Oui, merci, monsieur le président. J'ai une question plus générale à vous poser.

Vous n'ignorez pas que ma circonscription est voisine de l'aéroport de Mirabel. Une poursuite en justice a été engagée par des citoyens de ma circonscription. À titre de renseignement...

M. James Cherry: Il n'y a pas encore d'action en justice. Les plaignants demandent l'autorisation d'entamer un recours collectif.

M. Francis Scarpaleggia: Il s'agit d'un recours collectif contre le bruit.

M. James Cherry: En effet.

M. Francis Scarpaleggia: Mais aucune décision n'a encore été rendue à ce sujet.

M. James Cherry: Non, en effet.

M. Francis Scarpaleggia: Quelle est la tendance dans les autres pays? Les aéroports deviennent-ils de plus en plus décentralisés ou au contraire, les aéroports situés au centre-ville restent-ils populaires?

M. James Cherry: Lorsque l'aéroport de Mirabel a été conçu dans les années 60 et 70, c'était effectivement la tendance parce qu'à l'époque, les avions étaient bruyants et on prévoyait une augmentation du nombre de gros porteurs et d'avions supersoniques, d'où d'ailleurs la longueur des pistes à Mirabel. À Dorval, il y a trois pistes dont la longueur va de 7 500 à 11 000 pieds. Il y en a une de 7 500 pieds, une deuxième qui a un peu moins de 10 000 pieds et la troisième a 11 000 pieds. Ces pistes sont beaucoup plus utilisées que les pistes de 12 000 pieds dont nous n'avons d'ailleurs plus besoin.

Si vous me demandez si la tendance actuelle est à la décentralisation des aéroports par rapport aux villes, c'est en fait moins le cas qu'il y a 25 ou 30 ans, parce que les avions sont moins bruyants qu'à l'époque, que leurs moteurs produisent beaucoup moins d'irritants qu'alors, et aussi que la commodité a son prix.

Il va donc y avoir un peu des deux. Beaucoup de villes ont résisté à la tendance à la décentralisation de leurs aéroports et elles ont plutôt préféré modifier les infrastructures aéroportuaires situées plus à proximité du centre.

M. Francis Scarpaleggia: Je vous remercie. C'était simplement une question générale que je voulais vous poser.

[Français]

Le président: Monsieur Carrier, vous avez la parole.

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bienvenue. Merci d'être venus nous rencontrer.

Ma question s'adresse à M. Cherry. Depuis 30 ans, des familles ont été pénalisées inutilement par l'expropriation de leurs terres. On sait que la terre revêt beaucoup plus d'importance pour des cultivateurs que pour des propriétaires urbains comme moi. Je m'attendais à entendre aujourd'hui une démonstration beaucoup plus précise du besoin des 11 000 acres additionnelles dont il est question. On dit simplement qu'on prévoit en avoir besoin, mais cela n'a été démontré dans aucune étude.

On prévoit que dans 30 ans environ, l'aéroport Montréal-Trudeau fonctionnera à pleine capacité et qu'on devra retourner à Mirabel. Il faut penser que l'aéroport Montréal-Trudeau occupe actuellement 3 200 acres. En transférant les vols à Mirabel, on bénéficiera d'une aérogare de 6 000 acres. Je ne vois pas la nécessité de l'agrandir, à moins que vous n'en fassiez une démonstration bien précise. Or, on ne m'a pas démontré que le déménagement possible dans une aérogare de 6 000 acres dans 30 ans requerrait l'agrandissement immédiat de cet espace.

Tout à l'heure, M. Bonin soulevait la fameuse question des 11 000 acres dont vous ne voulez pas vous départir. Ce territoire semble très grand. Peut-être qu'une étude détaillée et minutieuse pourrait démontrer le besoin de conserver 2 000 acres additionnelles parmi les 11 000 acres. Il serait intéressant de voir cela. En ce moment, vous arrivez avec une vérité toute faite: on aura besoin de 11 000 acres pour un agrandissement éventuel. C'est ce qui est difficile à accepter.

• (1715)

M. James Cherry: Je comprends.

En fait, j'aimerais préciser qu'on ne peut pas ajouter de pistes dans la zone des 6 000 acres. En raison de l'orientation du terrain, on ne peut pas construire d'autres pistes sur le terrain que nous occupons aujourd'hui.

J'accepte la prémisse de M. Bonin et d'autres, à savoir qu'il est possible de réduire l'utilisation des 11 000 acres en se servant d'une moins grande partie de ce terrain pour y ajouter des pistes. Oui, c'est une possibilité. Il faut admettre que les analyses actuelles indiquent clairement que nous ne pouvons pas ajouter une troisième ou une quatrième piste dans les 6 000 acres, mais qu'il faudrait plutôt utiliser les terrains réservés dans l'autre secteur. Cependant, est-ce nécessaire de tout conserver? Il faut admettre qu'il n'existe pas d'analyse à cet égard.

M. Robert Carrier: Prévoyez-vous faire ces analyses dans le but de renseigner les parlementaires, qui sont bien préoccupés par cette question?

M. James Cherry: On peut le faire, mais il nous faudra du temps pour déterminer la meilleure orientation des pistes et la distance optimale entre elles. On peut le faire, mais ce n'est pas demain qu'on pourra obtenir ce genre d'information.

M. Robert Carrier: Je compte sur votre diligence. Merci.

[Traduction]

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Karygiannis, après quoi ce sera le tour de M. Nicholson.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci, monsieur le président.

Je voudrais féliciter nos collègues, et en particulier M. Laframboise, qui sont ici pour faire en sorte de représenter leurs commettants.

Je voudrais, si vous voulez bien, poser quelques questions à MM. Marcel, Réjean et André. Supposons qu'une décision soit prise aujourd'hui, demain ou après-demain, et que ces terres vous soient rétrocédées, ou encore que le gouvernement s'en dessaisisse, et supposons aussi que cet aéroport prospère, devienne rentable et soit exploité dans 30 ans comme nous le dit M. Cherry, ces terres vont assurément vous rapporter beaucoup d'argent.

Une voix : C'est une hypothèse tendancieuse.

L'hon. Jim Karygiannis : Vous savez quoi? Je vous ai donné toute latitude et j'espère maintenant que vous aurez la courtoisie de me rendre la pareille.

Le président: Monsieur Karygiannis, veuillez poser votre question.

L'hon. Jim Karygiannis: J'imagine que les terres situées à proximité de l'aéroport rapporteraient à ce moment-là pas mal de sous étant donné qu'elles pourraient être revendues à des fins résidentielles ou industrielles. Est-ce que je me trompe?

[Français]

M. André Jetté: Je pense que ces terres sont zonées agricoles. Elles vont sûrement suivre l'évolution. On sait que le prix des terres agricoles a évolué depuis 30 ans. Toutefois, nous vous avons dit tout à l'heure que la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles au Québec faisait en sorte que ces terres seraient protégées pour la production agricole. Il y a une loi, au Québec, qui empêche les gens de dézoner ces terres. En ce sens, la vocation agricole de ces terres devrait être maintenue.

À mon avis, il serait correct que, pour deux ou trois générations, l'héritage que constitue la plus-value des terres revienne à ces agriculteurs, comme cela se fait dans des zones normales. Nous pensons que l'expropriation n'a pas de sens si on n'utilise pas les terres. En effet, on empêche les gens d'amasser leur fonds de pension. Pendant ce temps, on les garde sur le qui-vive, et la relève ne pourra pas se faire. Nous avons essayé de vous démontrer cela tout à l'heure.

Cela répond-il à votre question?

• (1720)

[Traduction]

L'hon. Jim Karygiannis: Non, et je vais donc la répéter de façon très simple.

Lorsque l'aéroport de Mirabel sera à nouveau en service, il faudra des terrains pour y implanter des industries aux alentours, pour assurer les transports routiers nécessaires, pour les camions ou les voitures, par exemple. Dois-je bien comprendre que vous êtes d'accord, ou alors qu'il y a des lois qui interdisent aux agriculteurs de vendre leurs terres si jamais nous envisageons de les leur restituer?

[Français]

M. André Jetté: Vous avez très bien compris le sens de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Même si des gens nous offrent une fortune pour nos terres en zones agricoles, nous n'avons pas le droit de les vendre, parce que ce sont des zones protégées pour l'agriculture.

[Traduction]

L'hon. Jim Karygiannis: À votre connaissance, monsieur Cherry, la loi a-t-elle déjà été enfreinte? Y a-t-il eu...

M. James Cherry: La loi dont parlait monsieur?

L'hon. Jim Karygiannis: C'est cela.

M. James Cherry: En fait, je dois reconnaître que cette loi est assez rigoureusement appliquée au Québec. À y réfléchir, non, je ne me souviens d'aucun cas de ce genre. Mais peut-être que ce n'est pas à moi que vous devriez poser la question.

L'hon. Jim Karygiannis: Dois-je conclure que si ces terres agricoles sont restituées aux agriculteurs, ils ne pourront les utiliser que pour cultiver et pour rien d'autre?

M. James Cherry: Je ne suis pas au courant, mais je pense que quelqu'un a dit il y a quelques instants que ce serait effectivement le cas. Il pourrait même y avoir d'autres façons de renforcer cela, de sorte que cela a certainement été fait. Mais encore une fois, je ne suis pas avocat, même si à mon avis cette possibilité me semble raisonnable.

L'hon. Jim Karygiannis: Ce sera tout, monsieur le président.

Le président: Il me reste M. Nicholson, M. Gouk et Mme St-Hilaire.

M. Jim Gouk: Je voudrais un petit éclaircissement, que je voulais d'ailleurs demander plus tôt, pour préciser quelque chose dont M. Cherry a parlé.

Vous avez parlé de pistes parallèles et vous avez dit à ce sujet qu'il y avait une distance de séparation minimum obligatoire.

M. James Cherry: Pour les décollages en simultané, oui.

M. Jim Gouk: J'imagine que vous voulez parler des 5 200 pieds de séparation qui sont obligatoires pour les atterrissages aux instruments en simultané sur des pistes parallèles.

M. James Cherry: C'est cela.

M. Jim Gouk: Je ne connais aucun aéroport au Canada où deux avions puissent atterrir simultanément aux instruments utilisant deux pistes parallèles. Généralement, s'il y a deux pistes parallèles, l'une sert aux atterrissages et la seconde sert aux décollages et à ce moment-là les critères sont différents.

M. James Cherry: Pour réduire au minimum l'infrastructure et ne pas faire ce qui a été fait à Toronto, où on a construit six pistes, les études que nous avons effectuées nous ont démontré que nous pouvions nous contenter de quatre pistes si nous pouvions les utiliser simultanément. Il s'agit essentiellement de mieux utiliser les ressources disponibles.

M. Jim Gouk: Après avoir passé 22 ans dans une tour de contrôle, je peux vous dire qu'il n'est pas vraiment intéressant de permettre des approches simultanées sur deux pistes à moins de pouvoir utiliser des pistes différentes, ce qui n'est pas possible si elles se croisent. Il est plus efficace d'utiliser une piste pour les atterrissages et l'autre pour les décollages.

M. James Cherry: Vous avez parfaitement raison. Par contre, je pense qu'on voudra néanmoins se ménager la possibilité de pouvoir le faire. Pour l'heure, c'est cela qui nous limite à Dorval étant donné que les deux pistes parallèles n'ont une distance de séparation que de 4 900 pieds. Il nous manque 300 pieds, ce qui limite donc nos opérations.

Le président: Monsieur Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Cherry, vous êtes le président et directeur général d'ADM, et vous êtes donc également membre du conseil d'administration de cet organisme sans but lucratif.

M. James Cherry: En effet.

L'hon. Rob Nicholson: Je vous remercie.

En votre qualité de membre du conseil d'administration, et d'ailleurs aussi de président et directeur général de cet organisme sans but lucratif, vous avez actuellement environ 16 ou 17 000 acres inutilisés qui appartiennent au gouvernement du Canada et que vous louez en vertu d'un bail.

Vous savez probablement, je n'en doute pas, quels sont les sentiments des sous-locataires et ce qu'ils voudraient obtenir. S'il n'y avait jamais consensus sur ce que réclament ces locataires et si le

gouvernement canadien laissait entendre qu'il aimerait que ces 11 000 acres soient rétrocédés à leurs anciens propriétaires, ce serait un signal qui retentirait assez fort, n'est-ce pas? En votre qualité de président et directeur général et en votre qualité de membre de ce conseil d'administration, pensez-vous que cet organisme sans but lucratif puisse renâcler à ce que le gouvernement lui enjoindrait et à ce que veulent en définitive les sous-locataires?

• (1725)

M. James Cherry: De la façon dont vous avez présenté les choses, il me serait assez difficile de dire le contraire dans ces conditions.

L'hon. Rob Nicholson: Je vous remercie.

Messieurs Denis et Éthier et vous aussi monsieur Jetté, comme je suis avocat, je m'y connais un peu en planification successorale. Il y a une chose que vous avez dite et qui me semble particulièrement pertinente pour vous, en l'occurrence le problème que vous pose toute cette question de la planification successorale, le fait d'essayer de laisser quelque chose à vos enfants et ultérieurement, par définition, à vos petits-enfants. Je pense que c'est là l'un de vos arguments les plus convaincants.

En fait, je n'ai pas d'autres questions à vous poser, mais je puis vous assurer messieurs que nous allons faire le maximum pour que cela puisse se faire. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'on vous a causé beaucoup de torts et je ne crois personnellement pas qu'il faille vous faire attendre encore 30 ou 35 ans pour voir si ces prévisions sont plus exactes que celles qui ont été faites il y a 35 ans lorsque vous en avez entendu parler pour la première fois.

Voilà ce que je voulais dire, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Je voudrais vous signaler qu'il n'est pas loin de 17 h 30. Nous pouvons bien sûr poursuivre au-delà de cette heure si vous le souhaitez, mais à moins d'une autre demande d'intervention, nous allons laisser les dernières questions à Mme St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Mon intervention sera courte.

Monsieur Cherry, les baux que vous avez fait signer aux agriculteurs expropriés comportent-ils une clause sur les délais fixés en cas d'urgence?

M. James Cherry: Honnêtement, je ne sais pas s'il existe une telle clause. À ma connaissance, les baux sont...

Mme Caroline St-Hilaire: J'imagine que les agriculteurs doivent le savoir, s'ils ont signé ces baux.

M. Réjean Éthier: J'aimerais répondre à cette question. J'ai participé à l'élaboration de toutes les clauses de ce bail. Si le gouvernement manifestait le besoin de reprendre de ces terrains, il devrait normalement en avvertir l'agriculteur deux ans à l'avance, à cause des récoltes à faire ou des bâtiments à enlever. S'il y avait une urgence, ce délai pourrait être de six mois. Si l'agriculteur devait déménager de façon urgente, il se verrait offrir un dédommagement plus important.

M. James Cherry: Nous avons toujours prévu dans notre planification un renouvellement des baux aux cinq ans. Dans notre esprit, le préavis normal correspond probablement à la durée de ce bail. La planification pour un aéroport s'effectue longtemps à l'avance.

Mme Caroline St-Hilaire: Lorsque vous parlez de faire signer des baux de 20 ans, vous êtes conscient que la clause de deux ans ou de six mois pénalise les agriculteurs, n'est-ce pas?

M. James Cherry: Si nous passons un bail de 20 ans où un délai est clairement fixé et que des torts sont causés, l'aéroport est responsable. S'il est nécessaire de mettre fin au bail après 15 ans plutôt que 20, nous croyons que l'agriculteur doit recevoir une compensation.

Mme Caroline St-Hilaire: Il est plus difficile pour un banquier de prêter pour ces raisons.

M. James Cherry: Je comprends.

Mme Caroline St-Hilaire: Tout à l'heure, vous avez parlé de certaines erreurs du gouvernement, notamment de celle d'avoir créé deux aéroports.

M. James Cherry: Non pas d'avoir créé deux aéroports, mais d'avoir partagé le trafic entre les deux aéroports.

Mme Caroline St-Hilaire: Selon ce que disait tout à l'heure M. Macdonald, qui est très engagé au niveau de Bombardier et qui connaît bien la politique de l'aéronautique ainsi que ses problèmes, Bombardier est incapable de prévoir ce qui va se passer dans un mois. ADM, elle, est capable de prévoir que dans 30 ans, les vols de Dorval vont retourner à Mirabel. En 2004, vous avez transféré les vols nolisés de Mirabel à Dorval. En 1992, lorsqu'ADM a pris en charge les deux aéroports, elle n'avait pas prévu cela?

M. James Cherry: Je n'y étais pas, mais je crois que ce n'était pas prévu. Il faut dire que pour nous, il est beaucoup plus facile de prévoir les tendances aéronautiques. Ce n'est pas comme dans le domaine de la fabrication des avions, que je connais par ailleurs; les fabricants d'avions peuvent avoir le vent dans les voiles cette année, mais se retrouver en faillite dans quelques années parce qu'ils ont mal choisi leurs produits. Je ne parle pas de Bombardier. Dans le cas d'un aéroport, la demande est plus stable. Le taux d'accroissement du trafic aéroportuaire est relativement prévisible. Pour une entreprise liée à la construction des appareils, les tendances ne sont pas aussi faciles à prévoir. Il ne s'agit pas du tout du même genre de marché.

Mme Caroline St-Hilaire: Vous êtes d'une nature très positive et c'est très encourageant.

Monsieur Cherry, vous avez dit que vous aviez besoin des 11 000 acres. Prenons le cas d'autres grands aéroports. À Heathrow, il y a 3 000 acres et 63 millions de personnes y sont passées en 2003. D'après votre nature très optimiste, combien de personnes transiteront par Mirabel si on y retourne un jour? Huit millions? Et vous avez besoin de 11 000 acres de plus? J'ai du mal à vous suivre. Aidez-moi.

M. James Cherry: C'est très facile. Regardez la carte que je vous ai remise.

● (1730)

Mme Caroline St-Hilaire: Je la regarde, mais je ne comprends pas plus.

M. James Cherry: On ne peut pas traiter le nombre de vols... À Heathrow, il y a trois pistes d'atterrissage. Il y a 63 millions de passagers, mais il y a 400 000 mouvements d'aéronefs. À Dorval, il y a quelque 200 000 mouvements d'aéronefs actuellement. La capacité d'un aéroport ne se mesure pas au nombre de passagers, mais au nombre d'atterrissages et de décollages. Pour cela, il faut des pistes. À Heathrow, il y a trois pistes. À Mirabel, il y en a deux. À Dorval, il y en a trois.

Le jour où il faudra quitter Dorval, ce ne sera pas à cause du nombre d'aérogares ou de passagers, mais à cause du nombre de pistes. On ne pourra plus mener nos opérations à partir de Dorval. Il faudra le faire d'un endroit où nous aurons au moins trois, sinon quatre pistes d'atterrissage pour traiter les vols.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Sauf si vous voulez continuer, nous allons en rester là pour cette séance d'aujourd'hui.

Je voudrais remercier nos témoins et leur demander d'être très prudents sur le chemin du retour car les routes sont dangereuses.

Chers collègues, je vous remercie. La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.