

• (10.20 p.m.)

Les plans, dressés par l'administration du port, les services de planification de la ville et de la province ont été jugés acceptables et dignes de louanges par tous ceux qui les ont vus. Grâce à l'excellent travail des ingénieurs, le prix de revient des terrains serait très modeste, et l'ensemble du projet serait rentable. A l'heure actuelle, les navires ne peuvent utiliser la percée est où l'eau est peu profonde. Ils doivent faire un détour vers l'entrée ouest. Le port et les services de desserte ne peuvent répondre aux besoins de l'avenir immédiat. En enlevant le sable sur l'extrémité ouest du port, on pourrait aménager un emplacement pour la nouvelle ville et combler l'entrée ouest, ce qui assurerait un accès terrestre à cette ville et créerait des flots pour la récréation. Le sable retiré de l'extrémité est du port intérieur, la nouvelle entrée est pour les navires et le port extérieur servirait à la construction de l'aéroport.

Le promontoire est du port extérieur—d'une longueur de près de trois milles maintenant—est construit à une fraction du coût d'une construction régulière grâce à l'utilisation de remblais et à une nouvelle méthode. Mais l'administration en est maintenant arrivée au point où elle ne pourra faire progresser les travaux encore longtemps si le ministère des Transports ne rend pas de décision quant au dragage des nouvelles entrées portuaires et s'il n'approuve pas l'aéroport. Je demande qu'une telle décision soit rendue dès maintenant, afin que ce projet audacieux et ingénieux ne soit pas abandonné.

Le 19 décembre, je me suis opposé dans mon discours à l'agrandissement proposé de l'aéroport de Malton parce que l'habitation en serait gravement affectée et que l'entreprise était trop coûteuse, et j'ai proposé que nous le situions plus loin de Toronto ou sur le lac Ontario, ce qui serait commode, n'exigerait pas de construction de routes supplémentaires et n'ajouterait pas au bruit ni à la pollution dans les quartiers résidentiels. Le ministre des Transports d'alors avait abandonné le projet d'un agrandissement considérable, d'où de grandes économies pour le ministère et une perte négligeable dans le potentiel global.

La nécessité de construire un deuxième grand aéroport avait été reconnue. Depuis lors, des études ont été faites sur le meilleur emplacement possible, mais l'approbation de l'aéroport du port de Toronto n'a pas à attendre qu'une décision ait été prise. Le coût en sera faible et le projet a suffisamment d'avantages pour en justifier l'approbation immédiate.

[M. Chappell.]

Au début, l'administration du port de Toronto avait proposé un aéroport du côté sud-ouest de l'île de Toronto, à Gibraltar Point. Évidemment, on a soulevé l'objection que les manœuvres de vol se feraient trop proche de la ville et des corridors d'approche de l'aéroport de Malton. Depuis lors, l'administration a modifié ses projets et elle propose maintenant que l'aéroport soit situé du côté est du nouveau port extérieur, à l'extrémité est de Toronto.

Les autorités proposent maintenant la construction d'une piste d'atterrissage de 7,500 pieds dont l'approche serait parallèle au littoral, mais passerait au-dessus de l'eau afin de ne pas gêner les habitants, alors qu'une seconde piste de 2,500 pieds serait construite pour les décollages et atterrissages courts. D'après les renseignements que j'ai pris, cet emplacement serait suffisamment éloigné pour éviter toute interférence avec l'espace aérien de l'aéroport de Malton.

Toronto, ou plus proprement, l'Ontario, a besoin, en effet, d'un second aéroport important mais si l'aéroport du lac était aménagé maintenant, le second grand aéroport pourrait être retardé un peu, peut-être jusqu'à ce qu'on ait mis en marche un réseau de transport rapide qui permettrait de le situer plus loin, à l'intérieur d'un grand complexe et sur des terrains non requis pour l'urbanisation. Il serait mauvais, je pense, de retarder ce projet pendant des années que l'on consacrerait à des recherches et des études, aux négociations avec les autorités provinciales et les autorités du port, et aux audiences qu'exigerait la nouvelle loi sur les expropriations. Il y a des raisons irrésistibles qui obligent à procéder sans retard à l'exécution de ce projet. Les voici:

1) Le projet est relativement peu coûteux. Quatre cent cinquante acres pourraient être regroupées grâce à la récupération des bancs de sable et en utilisant le remblai au coût estimatif de 10 millions de dollars mais, en tout cas, pour moins de 25 millions. Un aéroport ordinaire construit sur terre coûterait beaucoup plus.

(2) On desservirait les passagers du triangle Toronto-Ottawa-Montréal, qui représentent environ 40 p. 100 du trafic à Malton. Ce serait un moyen de transport rapide par air en attendant la mise en service de moyens de transport par terre.

(3) On allégerait le trafic à Malton, ce qui permettra à cet aéroport de devenir un aéroport transcontinental et intercontinental.

(4) On freinerait la multiplication des vols à Malton, ce qui serait aussi peu souhaitable, en ce qui concerne les conditions de vie, que le projet initial de pistes supplémentaires.