

près de Toronto. Si le gouvernement avait envisagé le domaine de l'aviation comme dans l'optique d'un programme à long terme, il aurait songé s'il ne serait pas bien mieux de situer un aéroport dans la région de Kingston, ou le sous-sol s'y prête, et de le relier à Montréal, et à Toronto au moyen d'une ligne de chemin de fer comme celle qui existe au Japon, et sur laquelle un turbo-train roule à 135 milles à l'heure. Les voyageurs auraient ainsi pu atterrir à un aéroport central unique et gagner Montréal ou Toronto en moins d'une heure. Ce genre de planification à long terme aurait pu épargner au contribuable canadien beaucoup d'argent tout en créant le genre de service auquel on s'attend.

La superficie qui sera apparemment expropriée est d'environ 18,000 acres. Je ne crois pas que ce soit tout à fait suffisant. Si tout cela est exact, c'est très important, car il faudra plus d'espace dans l'avenir et l'on a négligé de prévoir comment protéger les propriétaires terriens et comment s'occuper des spéculateurs. Nous attendrons et nous étudierons la question plus à fond. J'espère qu'on a pris des mesures pour protéger une plus grande superficie que 18,000 acres.

• (1420)

Il y a bien des choses que je voudrais dire au point où nous en sommes, mais je réserve mes commentaires en attendant d'avoir eu l'occasion de mieux analyser la déclaration du ministre. Je veux bien, sans pécher pour autant contre un précédent, renoncer à une partie de mon temps de parole au profit de l'honorable représentant de Trinity qui est un député indépendant. Il habite à Toronto et je suis sûr que cette question l'intéresse et qu'il aimerait faire quelques commentaires.

**M. Edward Broadbent (Oshawa-Whitby):** Monsieur l'Orateur, j'aimerais me joindre au député conservateur qui vient de manifester avant moi son appréciation de la déclaration du ministre. Nous avons longtemps attendu cette déclaration. Je crois que les cinq raisons données dans le communiqué publié conjointement par le ministre fédéral et son homologue du gouvernement de l'Ontario sont très convaincantes.

J'aimerais souligner en particulier l'importance et l'apropos des deux arguments présentés pour justifier l'emplacement du nouvel aéroport au nord de Pickering. Le premier argument est que cela donnera un bon coup de pouce, sur le plan économique, à toute la région située à l'est du Toronto métropolitain. C'est une région quelque peu négligée dans les mesures de développement des gouvernements fédéral et provincial. J'espère avec confiance, tout comme le gouvernement, je suppose, que l'emplacement de l'aéroport à cet endroit contribuera à amener le genre d'expansion économique nécessaire.

En outre, la région au nord-est de la banlieue n'est que relativement peu peuplée. La vie de plus en plus industrialisée nous fait prendre conscience de ce que les aéroports n'apportent pas une joie sans mélange. Du point de vue humain, j'ai été très heureux d'apprendre que l'aéroport n'allait pas être construit dans une région très peuplée.

Ceci dit, je voudrais poser trois questions liées à la déclaration du ministre. La première a trait au fait que ce sera un aéroport international. Cela aura des conséquences bénéfiques pour le transport aérien au Canada, puisque le service des passagers et du fret en sera affecté. Est-ce que ce titre d'aéroport international signifiera, ce que j'espère, que les lignes aériennes étrangères auront non seulement le droit d'atterrir à Montréal, par exemple,

mais également à Toronto? Voilà un aspect qui a été négligé dans le passé et un changement s'impose. Je ne parle pas seulement de la région de Toronto mais encore, j'espère, de Winnipeg qui se développe actuellement. Puisqu'il s'agit d'un service international, l'accent devrait être placé sur l'aspect service. Les avions étrangers devraient donc avoir le droit de se poser non seulement à Montréal, mais encore plus à l'ouest et, sauf erreur, c'est l'opinion du ministre. J'espère que cette opinion se concrétisera.

Le même raisonnement vaudrait pour le transport aérien des marchandises. Il est évident que dans ce domaine également, des décisions vigoureuses d'ordre économique devront être prises lorsqu'il s'agit d'accorder la priorité à une région au lieu d'une autre. Ici encore, je crois franchement que la politique devrait accorder au client le droit de décider à quel aéroport ses marchandises devraient être livrées. Dans ce domaine, les règlements du gouvernement, selon nos informations actuelles, sont mauvais; il vaut mieux que la politique du laissez-faire, pour ainsi dire, s'applique au transport aérien des marchandises.

L'aspect suivant que je voudrais souligner a été signalé par l'orateur précédent. Je songe à l'importante question de la spéculation foncière. J'ai remarqué que le budget des dépenses de ce ministère pour l'an dernier, par exemple, comportait un crédit de 24 millions pour l'achat de terrains. Le budget des dépenses de 1972-1973 en comprend un de 62 millions, ce qui représente une augmentation plutôt sensible de l'argent consacré à l'achat de terrains.

Même si je ne veux pas insinuer qu'il y ait quelque chose d'impropre dans cela—et le ministre sait naturellement que personne ne prononce de discours politiques à la Chambre—je voudrais demander si le changement dans l'attribution vise le coût des mêmes terrains. Le ministre a annoncé aujourd'hui l'intention d'acheter 18,000 acres, et je suis intéressé à savoir si l'augmentation de 24 à 62 millions dans le budget des dépenses porte sur les mêmes terrains. En l'occurrence, alors il y a eu une majoration exagérée dans le prix de ces terrains. A mon avis, c'est un aspect grave et nous devrions connaître bientôt la superficie pour laquelle les deux crédits ont été prévus.

A ce sujet, monsieur l'Orateur, les députés prendront connaissance avec intérêt, j'en suis certain, de la fuite de renseignements connus seulement du cabinet dont il était question dans le *Globe and Mail* d'hier et qui a trait à l'emplacement de l'aéroport. Cette indiscretion s'est révélée une estimation assez exacte de l'endroit où sera construit le nouvel aéroport. Cela nous amène à parler de la spéculation au sujet des terrains. J'espère que les gens qui ont un intérêt financier dans ces terrains n'ont pas eu vent de la chose avant que le ministre ne fasse sa déclaration aujourd'hui. Une fuite de cette nature est d'importance capitale pour les contribuables canadiens. Par exemple, si l'emplacement avait été connu il y a quelques semaines, certaines gens auraient pu être en mesure de réaliser des profits assez importants sur les terrains qui seront vendus au gouvernement.

Je voudrais faire une dernière observation. Voici, en l'occurrence, me semble-t-il, un bon exemple de collaboration fédérale-provinciale en vue d'atteindre un objectif commun. J'espère que du point de vue du ministre, il s'agit de l'élaboration préliminaire d'une politique nationale de transport où le gouvernement fédéral de concert avec toutes les provinces pourra esquisser une politique unifiée qui s'étendra aux chemins de fer, aux transports