

Inquiet à ce sujet, l'été dernier, le 9 juillet 1975, j'ai eu l'occasion de demander à l'ancien ministre des Transports, l'actuel ministre de l'Environnement (M. Marchand), si cette question serait soumise à un comité permanent; comme en fait foi la page 7392 du hansard, le ministre a répondu:

«Monsieur l'Orateur, je suis prêts à déposer tous les rapports à la Chambre et à les faire renvoyer au comité permanent des transports pour une étude approfondie.»

Vendredi, j'ai demandé au ministre des Transports si cet engagement serait respecté. J'ai demandé aujourd'hui au ministre de l'Environnement si sa promesse, alors qu'il était ministre des Transports, serait maintenant respectée par le nouveau ministre des Transports; si ma mémoire n'est fidèle, le ministre de l'Environnement a répondu vouloir consulter d'abord son collègue, dont je signale la présence ici ce soir à la Chambre. Je lui en sais bien gré, mais trois questions se posent: d'abord, la promesse de l'ancien ministre de renvoyer ces questions au comité permanent des transports sera-t-elle tenue; ensuite, y aura-t-il une audience publique comme l'exige le processus environnemental? Je n'ai plus de patience avec le ministre, car, dans son communiqué du 12 mars, il a déclaré que 200 mini-audiences avaient déjà eu lieu. C'est tellement faux que cela pourrait paraître volontaire. Il ne s'agissait pas de petites audiences mais de réunions au cours desquelles on recueillait les données. Le ministre devrait en prendre note et faire à son rédacteur de communiqués de presse un sermon sur la vérité.

Voici la troisième question: fera-t-on les études écologiques, prévues par les dispositions fédérales, sur la nouvelle piste courte dont le ministre nous a parlé? On a dit à plusieurs reprises que ces dispositions seraient suivies.

Le ministre avait promis de soumettre cette question au comité permanent de la Chambre. Comme cela n'a pas été fait, on peut se demander ce que l'on entend par une promesse. Je n'aimerais pas devoir dire qu'une promesse n'est pas une promesse lorsqu'elle émane d'un ministre libéral; c'est déplaçant mais rigoureusement exact.

Ce soir j'invite le ministre à veiller à ce que la promesse soit respectée. Cela ne peut pas faire de tort; cela ne peut faire que beaucoup de bien. Si cette promesse n'est pas tenue, ce sera une belle preuve de cynisme de la pire espèce; ce sera un affreux manque de véracité et on perdra toute confiance dans la parole sacrée d'un ministre de la Couronne. Cette promesse n'a pas été faite au cours des entretiens bruyants et officieux qui précèdent un communiqué de presse, mais dans la réponse à une question simple et précise posée à la Chambre.

Avec tout le respect que je lui dois, je demande au ministre d'acquiescer à ces trois requêtes. Je lui demande de respecter la promesse que l'ancien ministre des Transports a faite le 9 juillet 1975.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de dire que je fonctionne bien, pour ainsi dire, de ce côté-ci de la Chambre et que j'entends y rester.

Lorsque le député a posé cette question, j'ai répondu que j'essaierai de lui donner le temps de réfléchir et de dire si oui ou non on devrait à son avis construire la piste en

L'ajournement

question à l'endroit mentionné. La difficulté, quand on construit des aéroports, c'est que les gens veulent voyager par avion, mais qu'ils ne veulent pas d'aéroports près de chez eux. Un problème finit par surgir que l'opposition se réjouit d'exploiter. Les députés d'en face sont heureux de pouvoir dire que ceux qui habitent tout près seront grandement dérangés par le nouvel aéroport et espèrent, sans aucun doute, qu'ils blâmeront le gouvernement.

Je voudrais que le député cesse de louvoyer. Aux audiences, on a discuté d'un grand nombre de faits concernant l'agrandissement de l'aéroport de Vancouver et les autres solutions possibles. Je ne crois pas répréhensible de me servir de l'expression mini-audience, qui dit bien ce qu'elle veut dire. De nombreux intéressés ont comparu devant le comité. C'était comme un parlement, en quelque sorte, où les habitants de Vancouver exposaient leurs points de vue. En ce sens, on peut dire que nous avons tenu des quantités, des centaines de mini-audiences au sujet de l'aéroport de Vancouver les unes après les autres.

Je ne dis pas au député que nous en saisissons le comité de la Chambre. Il faudra prendre cette décision à un moment—que je ne connais pas encore—lorsque je saurai exactement ce qu'il faut examiner, quelles sont les diverses considérations en cause et quelles décisions il faut prendre. Je n'aime pas m'engager d'avance. Il s'agit là d'une affaire personnelle pour le ministre. Il lui appartient de décider comment on en discutera au Parlement et avec les intéressés.

On sait à quoi s'entendre à mon sujet, je pense. Je suis partisan de la consultation, mais je traite souvent directement avec les personnes en cause. Je n'aime pas être impliqué dans des mesquineries politiques alors que les députés ne veulent pas déclarer leurs propres opinions et dire s'ils sont en faveur de l'aménagement d'un aéroport pour leur propre ville. Apparemment, des députés voudraient que les audiences se perpétuent à jamais. En fin de compte, les gens qui veulent prendre l'avion n'auront pas d'aéroports d'où décoller.

Peu après avoir pris les rênes de mon ministère actuel, j'ai entendu parler de la proposition d'aménager une piste plus courte. Certains avantages concrets favorisaient la piste plus courte par opposition à la plus longue. Étant donné que la piste plus courte écartait les difficultés posées par le déplacement de la terre au delà du remblai—difficultés auxquelles le député et ses mystérieux amis ont fait allusion—cela semblait une proposition attrayante.

Comme il peut y avoir des différences acoustiques entre la plus courte piste et la plus longue. Quelqu'un doit déterminer si ces différences sont réelles ou imaginaires et décider encore combien d'études doivent être faites. Pourtant tôt ou tard, pour épargner de l'argent, nous devons cesser ces séries d'études, cesser de nous opposer à des moyens simples de nature à faire progresser Vancouver. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'au bout du compte Vancouver ne saura pas gré au député s'il s'oppose à l'agrandissement des installations aéroportuaires de cette ville qui seront peut-être nécessaires dans plusieurs années. Mais je souhaite qu'il se décide et qu'il me dise clairement quelle est son attitude à l'égard de cette questions.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h 23.)