

L'ajournement

Mes collègues me demandent de nouveau quelles assurances votre ministère a données qui autorisent la mise en train de ce projet.

Rien n'a encore démarré, et nous voici déjà en 1978.

Je dirai pour conclure que si les terrains faisaient retour à la ville, ils lui apporteraient des recettes dont elle a grand besoin pour financer ses projets, par exemple la réalisation du golf Tuxedo. Si la ville récupérait le terrain, elle en tirerait 3 ou 4 millions qu'elle pourrait utiliser pour acheter le terrain de golf ou organiser d'autres projets dans la ville. Les habitants du coin sont forts mécontents. Beaucoup estiment qu'il vaudrait beaucoup mieux y construire des maisons. Dans la situation actuelle il y a un important manque à gagner.

Il n'y a pas d'autres solutions pour le gouvernement que de renoncer tout de suite et de chercher un endroit moins litigieux. Depuis quatre ans que l'on tarde à acheter ce terrain, la ville ne perçoit plus rien en impôts fonciers. J'espère que le secrétaire parlementaire donnera ce soir une réponse adéquate, au lieu de prétextes évasifs.

[Français]

M. Jacques Guilbault (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale): Monsieur le président, je pense qu'on doit commencer par reconnaître que le député est tenace. A maintes reprises il est revenu à la charge sur ce sujet et je peux au moins le féliciter pour son ardeur à défendre sa cause. Malheureusement, je ne pense pas pouvoir lui fournir ce soir une réponse beaucoup plus concluante que celle que le ministre lui donnait vendredi dernier en réponse à sa question.

Les négociations se continuent avec les autorités de la ville de Winnipeg et diverses solutions de rechange sont étudiées par le ministère pour les différents projets qu'il entend mettre en œuvre dans la région de Winnipeg. L'accord qui vise à acheter les 111 acres de terrain auxquels se réfère le député est entre les mains des autorités de la ville de Winnipeg depuis décembre 1977. Je crois comprendre, comme il l'a dit lui-même, que diverses complications entraînent des délais. Néanmoins le programme de construction du ministère de la Défense est présentement en révision complète dans la région pour plusieurs raisons dont les instances que fait le député depuis quelque temps. Aussitôt qu'une décision sera prise, elle sera annoncée en temps et lieu.

[Traduction]

LES AÉROPORTS—EDMONTON—LES INTENTIONS DU GOUVERNEMENT QUANT AUX AMÉLIORATIONS

M. Douglas Roche (Edmonton-Strathcona): Monsieur l'Orateur, à une époque où Edmonton connaît une vague d'expansion vigoureuse et sent le besoin de meilleurs services de transport, on s'explique mal pourquoi le gouvernement refuse de tenir compte dans ses politiques de transport du développement de ce centre-clé de l'économie de l'Ouest du Canada.

D'abord, le gouvernement est revenu sur sa promesse de financer un réseau urbain de transport rapide, promesse faite à la veille des élections générales de 1974. Ensuite, il a annoncé que le programme d'aide au transport urbain prendrait fin en 1983 laissant derrière lui d'énormes lacunes dans le financement de la construction des routes et des voies ferrées, et de l'étagement des voies, surtout dans le corridor de la route de Yellowhead. Voilà maintenant que le gouvernement refuse de modifier les structures de l'aéroport international d'Edmonton, même si le ministère des Transports affirme que cela s'impose.

● (2222)

Il est grand temps que la Chambre sache que le conseil municipal, la Chambre de commerce et, il va de soi, les voyageurs sont mécontents de la façon dont le gouvernement libéral fait fi de nos instances. Il ne s'intéresse pas davantage aux problèmes de l'Ouest canadien qu'il ne le faisait avant de décider de faire la douteuse acquisition du député de Crowfoot (M. Horner).

Le fait est que notre aéroport a été construit pour une époque déjà révolue. Les 1.7 million de voyageurs par an qui transitent aujourd'hui dans ces installations dépassent déjà très nettement ses capacités d'absorption. En 1980, le nombre d'utilisateurs sera de 2.2 millions. Ce sera alors le désordre à moins que nous ne décidions des mesures à prendre dès maintenant. L'étude qu'a menée le ministère des Transports lui-même le démontre et je cite:

L'actuelle aérogare dont la construction s'est achevée en 1963 a été conçue pour recevoir des avions tels que le Vanguard qui transportait alors 90 voyageurs ainsi que les premières versions des DC-8 et des 707 qui transportaient jusqu'à 120 personnes. Les avions à réaction d'aujourd'hui qui transportent de 100 à 450 personnes ont créé des problèmes d'acheminement des voyageurs et de circulation des appareils. Il s'ensuit qu'en ce qui concerne ses installations aéroportuaires de base, l'aéroport international d'Edmonton est mal adapté à l'emploi des gros avions à réaction actuels.

Déjà, en 1975, lorsque les études ont été entreprises, le ministère a constaté la croissance du trafic à l'aéroport d'Edmonton, plus particulièrement après la signature d'un accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis prévoyant la mise sur pied d'installations de pré-dédouanement à Edmonton et Calgary.

A cause de cette situation exceptionnelle qui existe en Alberta et qui fait qu'Edmonton et Calgary disposent toutes deux d'aéroports internationaux, ces deux villes figurent comme destinations finales laissées au choix des voyageurs sur de nombreuses liaisons aériennes. Il est donc devenu essentiel que des installations de pré-dédouanement soient mises sur pied simultanément dans ces deux villes d'Alberta. La ville d'Edmonton a reçu à maintes reprises l'assurance que ce serait chose faite, mais elle attend encore.

Le programme de 28 millions de dollars proposé en 1975 par le ministère des Transports fut refusé. En fin de compte, on a approuvé 5.8 millions de dollars l'automne dernier. Toutefois, ce programme ne permettra d'améliorer que la partie extérieure du bâtiment, par exemple les terrains de stationnement.

Nous nous retrouvons dans une situation où l'aéroport disposera d'installations de douanes ne pouvant répondre qu'à 50 p. 100 des besoins actuels. Il sera empêché d'obtenir les installations de prédédouanement. Nous serons forcés de faire respecter une situation intolérable pour l'acheminement des passagers internationaux, en transit et intérieurs. Nous opérerons sans avoir l'espace suffisant pour le nombre d'arrivées d'avions. C'est une situation tout à fait insatisfaisante.

Dans les derniers jours de 1977, le gouvernement annonça de mauvaise grâce qu'il accordait la somme de \$417,000 pour des installations de douanes temporaires. C'était dû à l'arrivée imminente des voyageurs se rendant aux Jeux du Commonwealth. Cette petite somme ne répondra pas aux besoins de l'aéroport qui s'efforce de desservir une ville et une province dont les besoins croissent sans cesse. A la suite de l'annonce de ces \$417,000, le *Journal* d'Edmonton commentait, et je cite: