

feront l'objet de mesures particulières de la part du ministre des affaires municipales.

Les deux gouvernements se sont mis d'accord sur le principe du partage de nombreuses dépenses résultant de la réalisation de l'aéroport. Le coût du terrain acquis par la province sera financé au moyen de fonds provenant des efforts conjoints de divers bailleurs.

D'une façon générale, il a été convenu que le gouvernement fédéral prendra à sa charge le coût des travaux d'aménagement de l'aéroport proprement dit, ainsi que du déplacement de services. Le gouvernement provincial sera responsable de la prestation de services essentiels, comme l'adduction d'eau et l'évacuation des eaux usées, jusqu'aux limites de l'aéroport. Le gouvernement fédéral peut, dans une certaine mesure, accorder son aide au titre des programmes existants de participation aux dépenses. Les deux gouvernements sont convenus d'étudier les implications des moyens de transport en commun, ou d'une autre nature, sur les conditions de réalisation de l'aéroport, afin de mettre au point des dispositions concernant le partage des frais. Ceci est, en fait, la continuation du travail maintenant en cours dans la région de Toronto.

Pour cette étude, et celle des autres aspects de la réalisation commune à laquelle elle se rattache, le gouvernement fédéral et celui de la province d'Ontario sont convenus d'instituer un comité conjoint dont les membres formuleraient des recommandations à leurs gouvernements respectifs.

La réalisation du projet d'aéroport nécessitera une étroite collaboration entre les trois paliers de gouvernement. De toute évidence, le gouvernement fédéral assumera la responsabilité primordiale de la construction de l'aéroport proprement dit. La province est essentiellement chargée, en coopération avec les municipalités de la région, de la mise en valeur du voisinage de l'aéroport. Les municipalités seront informées sans délai des conséquences qui en découleront pour elles et des pourparlers débiteront au sujet des moyens propres à assurer leur participation effective à l'avancement des travaux.

C'est ici, monsieur l'Orateur, que se termine la déclaration conjointe du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'Ontario. Au nom du gouvernement fédéral, monsieur l'Orateur, j'aimerais ajouter que j'ai en diverses occasions déclaré publiquement qu'en ce qui concerne de vastes régions en évolution comme Toronto et le sud-ouest de l'Ontario, la construction d'un nouvel aéroport ne représente pas, selon moi, la seule solution pour assurer des services aériens satisfaisants à l'intention du grand public. Pour des régions comme celles-là, j'ai déjà dit qu'au lieu d'agrandir un aéroport, nous devrions nous occuper davantage de mettre au point un réseau aéronautique. Dans ce contexte, le gouvernement se propose de prendre des dispositions immédiates en vue d'améliorer les installations existantes au sud-ouest de l'Ontario et de poursuivre les études permettant de déterminer les besoins à long terme de l'ensemble de la région.

La première étape en vue de mettre au point un réseau aéronautique pour Toronto et le sud-ouest de l'Ontario sera d'améliorer autant que possible les installations qui existent aux aéroports de Hamilton, London et Windsor. Entre autres considérations, notre but sera de fournir de meilleurs services intérieurs entre ces centres et d'améliorer les installations permettant de faire décoller et atterrir les avions géants des vols charters et internationaux. Selon les plans, ces aéroports feront partie intégrante de l'ensemble du réseau, qui comprendra l'aéroport international de Toronto situé à Malton et le nouvel aéroport

international à construire, je le répète, à 30 milles au nord-est du centre de Toronto.

L'objectif fondamental, en ce qui concerne les voyageurs, c'est que ces trois centres constitueront le noyau d'une série de centres en croissance qui, de l'avis du gouvernement fédéral auraient droit à de meilleurs services nationaux ainsi qu'à des services de vols nolisés et réguliers internationaux sur de longues distances. De ce fait, l'encombrement à Malton sera atténué.

Il sera évidemment toujours nécessaire d'assurer de meilleurs services pour relier de nombreuses localités de l'Ontario aux deux grands aéroports de la région de Toronto et j'ai demandé à Air Canada de consulter le gouvernement de l'Ontario et les autres parties intéressées aux fins de mettre sur pied ce genre de services. De concert avec Air Canada, nous tiendrons compte aussi des techniques les plus nouvelles, y compris celle concernant les avions à décollage et atterrissage courts [ADAC] qui jouent un rôle important pour l'aviation canadienne.

Enfin, monsieur l'Orateur, je demanderai à Air Canada de s'occuper d'améliorer les services reliant Toronto aux localités du nord de l'Ontario, y compris Sudbury et Timmins. C'est la fin de la déclaration. Je voudrais maintenant déposer la correspondance échangée avec l'honorable M. McKeogh, confirmant la déclaration que je viens de lire, et assortie d'une annexe comportant plus de détails sur la portée et le degré de la coopération fédérale-provinciale.

M. A. D. Hales (Wellington): Je voudrais, tout d'abord, remercier le ministre de nous avoir fait distribuer des copies de la déclaration qu'il vient de faire concernant l'emplacement du nouvel aéroport auxiliaire à Pickering.

Nous attendions cette déclaration depuis quelque temps. En fait, beaucoup de Canadiens ont été maintenus dans l'incertitude quant aux décisions devenues inéluctables, de toute façon, quant à l'emplacement de ce nouvel aéroport. Le ministre nous avait promis, dès novembre 1969, qu'une décision serait prise au sujet de cet emplacement. En avril 1970, il a déclaré que la décision serait prise au cours de l'automne. Il s'est toutefois abstenu de préciser quel automne il avait à l'esprit. En tout état de cause, c'est au printemps de 1972 qu'il nous fait sa déclaration. Nous nous félicitons de ce qu'il se soit décidé à la faire, en fin de compte. Il se pourrait même que l'attente nous permette de mieux apprécier son geste.

Jusqu'à hier matin, il s'agissait là de l'un des secrets les mieux gardés. Peut-être le ministre pourrait-il enseigner à certains de ses collègues au cabinet la manière de garder les secrets.

Des voix: Bravo!

M. Hales: Il n'y aurait pas eu autant de fuites. Jusqu'à la parution de cet article hier dans le *Globe and Mail*, le secret de ce nouvel emplacement était bien gardé. Je félicite le ministre et ses collaborateurs d'y avoir veillé.

Nous n'entendons, ni approuver, ni critiquer ce choix. Où qu'on décide de construire un aéroport, il y aura toujours des gens pour se prononcer en faveur de l'emplacement choisi et d'autres qui s'en diront mécontents. Je reconnais que la décision n'est pas facile à prendre. L'opposition officielle estime cependant que le gouvernement n'a pas de programme d'aviation à long terme à proposer pour le Canada. Le gouvernement a accepté récemment de dépenser environ 400 millions de dollars pour aménager l'aéroport de Sainte-Scholastique, près de Montréal, et encore 400 millions pour construire un autre aéroport