

couloirs de service prévus sont tracées de manière à séparer l'aéroport et la collectivité qui l'entoure des centres urbains situés en bordure du lac.

La superficie du site de l'aéroport a environ 18,000 acres. Le but premier de l'aéroport consistera à fournir divers services comprenant des services de vols internationaux, réguliers et affrétés; le nouvel aéroport complétera ainsi les services offerts à Malton et éliminera les encombrements à ce dernier aéroport.

ACQUISITION DES TERRAINS

En plus d'être un terrain d'aviation important, il s'intégrera au système aérien de la région de Toronto pour fournir des services aériens suffisants et efficaces, tout en réduisant les problèmes du bruit et de la pollution atmosphérique. L'acquisition des terrains débutera immédiatement et on prévoit que l'aéroport entrera en service en 1978 ou 1979. Le nouvel aéroport se caractérisera par une souplesse de l'ampleur et du calendrier des travaux d'expansion.

Les gouvernements se sont mis d'accord sur l'importance qu'il convient d'attacher à l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto pour les besoins des avions à décollage et atterrissage courts (ADAC) au moment où la technique propre à leur conception se met au point.

Le gouvernement fédéral enregistre aujourd'hui avis de son intention d'acquérir, conformément à sa nouvelle loi sur les expropriations, tout le terrain nécessaire à l'emplacement même de l'aéroport.

Le gouvernement provincial présentera aujourd'hui avis de son intention d'acquérir, conformément à sa nouvelle loi sur les expropriations, tout le terrain nécessaire à l'emplacement même de l'aéroport.

Le gouvernement provincial présentera aujourd'hui une législation relative à l'acquisition du terrain avoisinant l'aéroport et dont l'importance sera vitale en ce qui concerne la qualité des services à prévoir, l'accessibilité de l'aéroport aux moyens de transport qui le desserviront et la réalisation de la collectivité dont l'étude est associée à celle de l'aéroport.

Le gouvernement provincial prendra un certain nombre de mesures propres à s'assurer que le mode d'utilisation du terrain au voisinage de l'aéroport est compatible avec l'exploitation de celui-ci et avec le concept dont s'inspire la planification régionale. Les terrains exposés au bruit des aéronefs ainsi que les zones caractérisées par une nette tendance à l'urbanisation du fait de l'aéroport, feront l'objet de mesures particulières de la part du ministre des affaires municipales.

PARTAGE DES DÉPENSES

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 formuleront 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 que se termine la déclaration conjointe du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'Ontario. Au nom du gouvernement fédéral, 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